Ministère des Transports

Rapport annuel 1999-2000

LES PUBLICATIONS DU QUÉBEC

Québec

Le contenu de cette publication a été rédigé par
le ministère des Transports du Québec

Cette édition a été produite par :
Les Publications du Québec
1500D, rue Jean-Talon Nord
Sainte-Foy (Québec)
G1N 2E5

La forme grammaticale employée dans le présent document vaut, lorsqu'il y a lieu, pour les personnes des deux sexes.

Dépôt légal — 2000
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN 2-551-19412-1
ISSN 0711-9011

© Gouvernement du Québec, 2000

Tous droits réservés pour tous pays.
La reproduction par quelque procédé que ce soit
et la traduction même partielles sont interdites
sans l'autorisation des Publications du Québec.

Monsieur Jean-Pierre Charbonneau
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 12 de la *Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28)*, j'ai l'honneur de vous soumettre le Rapport annuel de gestion du ministère des Transports pour l'année financière qui a pris fin le 31 mars 2000.

Je tiens à souligner la collaboration de mon collègue Jacques Baril, ministre délégué aux Transports, qui m'a apporté son soutien dans les divers mandats réalisés au cours de cette année.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Guy Chevrette

Québec, décembre 2000

Monsieur Guy Chevrette
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Ministre,

Je suis heureux de vous transmettre le Rapport annuel de gestion du ministère des Transports du Québec pour l'exercice 1999-2000.

Cette année, à l'instar des autres ministères et organismes, le Ministère amorce un virage qui lui permettra d'orienter ses activités en fonction d'une gestion axée sur les résultats, conformément à ce que prévoit le nouveau cadre de gestion de l'État. C'est dans cette optique que nous avons choisi de commencer à transformer, dès le présent exercice, notre rapport annuel d'activité en un rapport annuel de gestion.

Au fur et à mesure que sera implantée la gestion axée sur les résultats dans notre organisation, nous sommes convaincus que le rapport annuel deviendra un instrument plus efficace de reddition de comptes qui permettra aux parlementaires, comme aux citoyens, de bien comprendre et de mesurer la portée des actions du ministère des Transports du Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le sous-ministre des Transports,

André Trudeau

Québec, décembre 2000

Faits saillants

- Le 1er décembre 1999, le ministre des Transports a rendu public un livre vert dans le but de consulter la population et divers organismes sur les cinq sujets suivants : le port du casque pour les cyclistes, la pratique du patin à roues alignées, l'usage du cinémomètre photographique (photo-radar), l'introduction du virage à droite sur feu rouge et l'introduction de mesures pour un meilleur contrôle des conducteurs conduisant avec capacités affaiblies par l'alcool.
- En 1999-2000, les investissements totaux dans le cadre du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier s'élèvent à 700 M$, en hausse de près de 37,6 M$ par rapport à 1998-1999. À cet effet, le Ministère est intervenu sur 1 000 kilomètres du réseau routier placé sous sa responsabilité. De plus, 188 ponts et structures ont été réparés, renforcés ou remplacés.
- Le Ministère a accordé, en 1999-2000, une aide financière de 130,7 M$ aux municipalités pour l'entretien et l'amélioration du réseau routier local, des ponts et des autres ouvrages d'art. Il a aussi accordé une aide de 198,5 M$ au transport en commun. Pour favoriser la mobilité des quelque 50 000 personnes handicapées au Québec, le Ministère a subventionné 75 % des coûts admissibles des services de transport adapté offerts par 105 organismes. Cet apport a contribué à près de 4,3 millions de déplacements dans 900 municipalités.
- Conformément à sa volonté de promouvoir l'utilisation du vélo, le gouvernement a mis sur pied un programme d'aide financière au développement de la *Route verte* pour un montant totalisant 18 M$, échelonné sur 5 ans. Ce programme couvre 25 % des coûts admissibles des projets présentés. En 1999-2000, 7,3 M$ ont été investis, dont 5 M$ sur le réseau administré par le Ministère.
- Dans le cadre de l'application du plan d'action visant une plus grande sécurité des usagers, notamment en période hivernale, le Ministère a apporté des ajustements aux contrats d'entretien d'hiver pour allonger la période de couverture. Il a amélioré les normes de sécurité en ce qui a trait à l'entretien des routes.
- Suite à l'adoption de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* (Loi 430), qui a pour objectif d'améliorer la sécurité routière et d'assurer la protection du réseau routier, tout transporteur et tout intervenant de la chaîne de transport doit désormais s'inscrire au registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds. Il peut le faire autant dans les bureaux de la Société de l'assurance automobile du Québec que dans ceux de la Commission des transports du Québec. Le Ministère, la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports du Québec ont tenu, en 1999-2000, deux tournées d'information qui ont permis à 7 400 propriétaires et exploitants de véhicules lourds de se renseigner sur la nouvelle politique d'évaluation des propriétaires et exploitants des véhicules lourds.
- Un premier rapport de la *Table de concertation gouvernement - industrie sur la sécurité des véhicules lourds*, contenant 14 recommandations pour améliorer la sécurité du transport par véhicules lourds, a été rendu public le 17 août 1999. Les mesures retenues ont été regroupées sous quatre thèmes : le contrôle routier, l'expertise et la recherche, la mise en œuvre de programmes de sécurité routière et le cadre législatif. Également, le ministre a rendu cette table permanente. Les travaux de la Table ont ensuite permis de préciser un plan d'action visant la mise en œuvre des recommandations suivantes :
  - — améliorer les interventions en contrôle routier;
  - — combattre les excès de vitesse des véhicules lourds;
  - — évaluer les bénéfices pour les entreprises à être sécuritaires et conformes aux normes;
  - — accroître la compétence des conducteurs de véhicules lourds;
  - — élaborer une campagne d'information sur les contraintes inhérentes à la circulation des véhicules lourds.
- Dans le domaine de l'industrie du transport en vrac, afin de minimiser les impacts économiques et sociaux de l'entrée en vigueur, le 1er janvier 2000, de l'abrogation de la partie III de la *Loi fédérale sur les transports routiers*, le Ministère a conclu avec l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants (ANCAI) et l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec (AMBSQ) deux ententes qui ont été signées le 14 octobre 1999. Ces ententes portent sur des mesures législatives et administratives néces-

saires pour contrer les effets négatifs de la déréglementation. Comme suite à cette entente, l'Assemblée nationale a adopté, le 17 décembre 1999, la *Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac* qui, notamment, maintient pour une période de sept ans des clauses préférentielles d'embauche prévues aux contrats de construction et de réfection des routes accordés par le Ministère.

- En raison de l'importance de maintenir un réseau ferroviaire bien structuré au Québec, le gouvernement, dans son budget de mars 1999, a réservé un montant de 19 M$ répartis sur cinq ans pour la remise en état des lignes ferroviaires secondaires. À cet effet, le Ministère a élaboré un programme d'aide financière ayant pour objectifs de :
  - — favoriser le maintien des infrastructures ferroviaires sur le territoire québécois en vue d'assurer l'intégrité du réseau et du système de transport du Québec;
  - — revitaliser le transport ferroviaire en vue d'en assurer la complémentarité avec les autres moyens de transport et permettre ainsi l'intermodalité.
- Au cours de l'année 1999-2000, le Ministère a coordonné 65 activités de recherche, afin de favoriser le développement d'outils innovateurs assurant l'intégrité des infrastructures et la gestion efficace et sécuritaire des réseaux et des systèmes de transport, tout en respectant l'environnement et l'aménagement du territoire.
- La campagne publicitaire 1999-2000 sur la sécurité en conditions hivernales a reçu deux distinctions à l'occasion du 41e Concours de création du Publicité Club de Montréal qui s'est tenu en mai 2000. Le Ministère s'est alors vu remettre deux Coqs d'argent : le premier dans la catégorie *Sociétales / Grandes causes humanitaires*, décerné pour le blitz médiatique de la campagne de sensibilisation pendant la période des Fêtes 1999; le deuxième, dans la catégorie *Radio/Services*, pour l'un des deux messages radiophoniques diffusés durant cette même période.
- En avril 1999, à l'occasion de la deuxième édition du concours *Hommages*, organisé par le ministère de l'Industrie et du Commerce, le Ministère s'est vu attribuer le premier prix, dans la catégorie *Nouveaux projets*, pour le projet de la Solution administrative et informatique en exploitation des infrastructures de transport.

Table des matières

Lettres de présentation 3

Faits saillants 7

Partie I : Présentation du Ministère 13

1.1. **Un bref rappel historique** 13

1.2 **La mission du Ministère** 13

1.3 **L'organisation administrative** 13

1.4 **Les ressources humaines** 14

L'effectif 14

Le développement des ressources humaines 14

Le programme d'aide aux employés 14

1.5 **Les ressources financières** 14

Les budgets et les programmes 14

Les dépenses 17

La gestion financière 17

La répartition des dépenses selon les régions administratives gouvernementales 17

1.6 **Les relations extérieures** 21

Les relations canadiennes 21

Les relations et les affaires internationales 21

Le soutien et le rayonnement de l'expertise québécoise 22

1.7 **Application de certains règlements, lois et politiques** 23

Le Vérificateur général 23

La protection des non-fumeurs 23

La politique linguistique 23

Le passage à l'an 2000 23

La santé et sécurité au travail 23

Partie II : Relations avec les citoyens 25

2.1 **L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels** 25

L'accès à l'information 25

La protection des renseignements personnels (PRP) 25

2.2 **Les plaintes, un service à l'écoute des citoyens** 26

2.3 **L'information aux citoyens** 26

Le site Internet du ministère des Transports 26

2.4 **Les communautés autochtones** 27

Partie III : Bilan du plan stratégique 28

3.1 **Le plan stratégique 1999-2002** 28

3.2 **Orientation 1 :**

Soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions en ayant le souci de l'environnement 28

3.2.1 **Axe d'intervention 1 :**

Améliorer la position concurrentielle des entreprises et l'accès aux ressources et aux marchés 28

3.2.1.1 **Les politiques et les mesures** 29

3.2.1.2 **L'allégement réglementaire** 29

Le plan pluriannuel d'allégement des lois et règlements, normes et procédures administratives 29

L'harmonisation des normes de charges et de dimensions entre le Québec et l'Ontario 29

L'encadrement de l'industrie du transport en vrac 32

Les normes nord-américaines sur l'arrimage des cargaisons 32

3.2.1.3 **La promotion du fleuve Saint-Laurent** 32

3.2.2 **Axe d'intervention 2 :**

Optimiser l'utilisation des services et des réseaux 33

3.2.2.1 **La planification des transports** 33

La planification dans la région métropolitaine de Montréal 33

Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal 34

Le programme de décongestion dans la région métropolitaine de Montréal 34

Le plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale 34

La mise en valeur de la capitale nationale : plan d'action du ministère des Transports 35

Les plans de transport régionaux 36

3.2.2.2 **Le maintien et le développement des systèmes de transport** 36

La cession des terminaux de traversiers du gouvernement fédéral au gouvernement du Québec 36

La cession des aéroports fédéraux aux municipalités 36

La remise en état des lignes ferroviaires secondaires 37

3.2.2.3 Le soutien au transport collectif 37

Le transport en commun **37**

Le transport adapté **38**

Le programme d'aide au transport terrestre des personnes **38**

3.2.2.4 Les mesures environnementales 39

3.2.3 Axe d'intervention 3 :

Faciliter l'accès aux produits touristiques 39

3.2.3.1 La signalisation 39

Le plan global de signalisation de destination **39**

La signalisation touristique **40**

3.2.3.2 La Route verte 40

3.3 Orientation 2 :

Assurer la mobilité et la sécurité des usagers 40

3.3.1 Axe d'intervention 4 :

Améliorer la qualité des infrastructures et des équipements 41

3.3.1.1 La planification des interventions 41

Le plan de gestion des infrastructures de transport 1995-2000 **41**

L'évaluation des structures **41**

Le système de gestion des chaussées **42**

L'exploitation des réseaux de transport **42**

La viabilité hivernale **42**

3.3.1.2 Les investissements dans le réseau routier 43

La conservation du réseau routier **43**

L'amélioration du réseau routier **43**

L'adaptation du réseau à l'évolution des besoins de déplacement en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes **43**

Les principaux projets d'investissements majeurs dans les infrastructures **43**

3.3.1.3 Le soutien financier 44

L'impact économique des dépenses sur le réseau routier **44**

Le programme d'aide à la voirie locale **44**

3.3.2 Axe d'intervention 5 :

Améliorer la sécurité 45

3.3.2.1 La sécurité routière 45

Le bilan de l'application de la politique 1995-2000 **45**

La politique de sécurité 2000-2005 **46**

Le livre vert : *« La sécurité routière au Québec : un défi collectif »* **46**

Le suivi des accidents mortels et des recommandations du coroner **46**

La formation des conducteurs et conductrices d'autobus scolaires **46**

La *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* **47**

La Table de concertation gouvernement–industrie sur la sécurité des véhicules lourds **47**

3.3.2.2 La sécurité hors route 47

La sécurité en motoneige **47**

La sécurité en véhicules hors route **47**

La sécurité nautique **47**

La sécurité ferroviaire **48**

3.3.2.3 La sécurité civile 48

La sécurité civile au ministère des Transports du Québec **48**

Le développement d'une culture de sécurité civile **49**

Les pluies diluviennes de 1996 **49**

La tempête de verglas de 1998 **49**

3.4 Orientation 3 :

Desservir efficacement la population et offrir des services de qualité 49

Le nouveau cadre de gestion de la fonction publique **49**

Les solutions administratives et informatiques (SAI) destinées à améliorer la gestion **50**

Liste des tableaux

Tableau 1
L'effectif régulier autorisé au 31 mars 2000 par catégorie d'emploi **14**

Tableau 2
L'investissement en formation et en perfectionnement par catégorie d'emploi **14**

Tableau 3
Le budget de 1999-2000 par programme et élément de programme **16**

Tableau 4
Les dépenses et les investissements du Ministère par activité principale **18**

Tableau 5
La répartition des dépenses par programme et par région administrative en 1999-2000 **19**

Tableau 6
La répartition des dépenses du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier par région administrative en 1999-2000 **20**

Tableau 7
L'aide au transport terrestre des personnes **39**

Tableau 8
Répartition des contrats adjugés en 1999-2000 **42**

Tableau 9
La répartition par région administrative des subventions versées en 1999-2000 pour l'aide financière au réseau routier municipal **45**

Tableau 10
Les investissements en sécurité **45**

Tableau 11
Les pluies diluviennes de 1996 **49**

Tableau 12
La tempête de verglas de 1998 **50**

Tableau 13
L'état d'avancement des solutions administratives et informatiques **51**

Organigramme **30**

Liste des figures

Figure 1
Le nombre d'accidents avec perte de temps selon le nombre de jours de travail perdus (1999) **24**

Figure 2
La ventilation des dépenses du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier **44**

Annexes **53**

1. Les projets majeurs par région administrative **53**
2. Les organismes relevant du ministre des Transports **59**
3. La carte des directions territoriales du ministère des Transports **61**

Partie I
Présentation du Ministère

1.1 Un bref rappel historique

Dès l'apparition de l'automobile comme moyen de transport, au début du XX^{e} siècle, le gouvernement a senti le besoin d'intervenir pour en réglementer l'usage et pour établir un réseau routier digne de ce nom. C'est ainsi que, en 1904, une première « Loi concernant les automobiles » est sanctionnée. Puis, au fil des ans, cette loi sera modifiée à maintes reprises pour encadrer l'utilisation des véhicules sur les routes du Québec. À l'époque, ce secteur était administré par le Bureau du revenu, sous l'autorité du Trésorier de la province.

En 1912, pour assurer la mise en place du réseau routier, le gouvernement crée un département de la voirie au sein du ministère de l'Agriculture. Deux ans plus tard, le ministère de la Voirie devient autonome. À ses débuts, il s'occupe de l'amélioration des chemins et de l'application d'un premier programme d'entretien d'hiver pour les routes. Au cours des années, les responsabilités du ministère de la Voirie s'étendent à la construction de nouvelles routes et autoroutes de même qu'à la construction et à l'entretien des ponts.

En 1952, le nouveau ministère des Transports et des Communications prend charge de cette responsabilité et de diverses activités de transport : surveillance et contrôle des entreprises, transport par chemin de fer et par pipeline, transport de l'énergie, sauf de l'électricité, transmission de messages télégraphiques et téléphoniques, etc. Au début des années 1960, le transport aérien et maritime s'ajoute aux préoccupations du Ministère, qui est en outre chargé d'établir un service central de transport aérien.

Le ministère des Transports et celui de la Voirie sont fusionnés en 1972 et de nouvelles responsabilités s'ajoutent au ministère nouvellement créé comme le transport des écoliers et le transport par taxi. La *Loi sur le ministère des Transports* confie au ministre désigné la responsabilité d'appliquer les lois et règlements relatifs aux transports et à la voirie.

1.2 La mission du Ministère

La mission du Ministère est d'assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, contribuant au développement économique et social du Québec et de ses régions. Il réalise sa mission en tenant compte de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement.

En vertu des lois qui le régissent, le ministère des Transports doit notamment élaborer et proposer au gouvernement des politiques relatives aux réseaux et aux systèmes de transport, les mettre en œuvre, en surveiller l'application et en coordonner l'exécution. Plus précisément, il a comme activités principales :

- d'améliorer et de coordonner les systèmes de transport;
- d'apporter une aide financière aux services de transport des personnes;
- de planifier, de concevoir et de réaliser les travaux d'amélioration, de réfection et d'entretien du réseau routier et des autres infrastructures de transport sous sa responsabilité;
- de soutenir financièrement et techniquement les municipalités pour l'entretien et la réfection du réseau routier local;
- de promouvoir le développement et la mise en œuvre de programmes de sécurité et de prévention des accidents;
- de maintenir, d'améliorer et de développer des services de traversiers et de soutenir le transport maritime et aérien pour les passagers et les marchandises;
- de maintenir, développer et diffuser le savoir-faire québécois en matière de génie des infrastructures de transport.

1.3 L'organisation administrative

Pour réaliser l'ensemble de ses mandats, le ministère des Transports s'appuie sur cinq directions générales, soit : la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport (DGPST), celle des infrastructures et des technologies (DGIT), celle de Montréal et de l'Ouest (DGMO), celle de Québec et de l'Est (DGQE) et celle des services à la gestion (DGSG) (Voir organigramme du Ministère à la page centrale).

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) est la première unité autonome de service relevant du ministère des Transports. Celle-ci gère un parc de quelque 5 600 véhicules et équipements connexes, ainsi qu'un réseau de 55 ateliers mécaniques répartis sur l'ensemble du territoire du Québec. Elle dépose son propre rapport annuel de gestion à la Commission de l'administration publique.

Le Ministère est tributaire d'une structure organisationnelle décentralisée. C'est pourquoi les unités territoriales possèdent une grande autonomie et agissent de concert avec les organismes municipaux et régionaux. Les autres unités administratives contribuent à la réalisation de la mission du Ministère, soit par leurs travaux de planification ou de programmation, soit sur les plans législatif ou normatif, de même que par divers services à la gestion.

Dans ce contexte, le Ministère a trois grands défis à relever afin d'améliorer davantage le service aux citoyens :

— le renouvellement de ses façons de faire;

— l'adaptation aux nouveaux modes de travail par l'expertise, la formation et le soutien organisationnel;

— l'accroissement de la concertation avec les citoyens et avec les partenaires concernés par la création de nouveaux partenariats.

1.4 Les ressources humaines

L'effectif

Au 31 mars 2000, l'effectif régulier autorisé au Ministère totalisait 4 753, alors que l'effectif occasionnel à temps complet était de 1 550 pour la dernière année financière.

Le tableau 1 illustre l'effectif autorisé au 31 mars 2000 par catégorie d'emploi.

Tableau 1
L'effectif régulier autorisé au 31 mars 2000 par catégorie d'emploi

Catégorie d'emploi	Nombre
Cadres supérieurs	113
Cadres intermédiaires	209
Professionnels	1 056
Personnel technique et de soutien	2 152
Ouvriers	1 199
Sous-total	**4 729**
Postes non attribués	**24**
Total	**4 753**

Le personnel du Ministère est composé de 76 % d'hommes et de 24 % de femmes. La moyenne d'âge est de 46 ans.

Les Québécois anglophones, autochtones et d'origine étrangère sont au nombre de 111, pour un taux de représentation de 2,5 % de l'effectif total. Finalement, 42 personnes, soit 0,94 %, sont des personnes handicapées.

Géographiquement, 72 % du personnel œuvre directement à l'intérieur des unités en régions, alors que 28 % de l'effectif total travaille dans les unités centralisées à Québec et à Montréal.

Le développement des ressources humaines

La réalisation de la mission du Ministère repose sur la qualité de son personnel. C'est d'ailleurs pour cette raison que le développement du savoir-faire du personnel a été identifié comme une priorité dans le plan stratégique 2000-2003. Le cadre de gestion de l'expertise ministérielle, approuvé lors du dernier exercice financier, a permis d'identifier et de prioriser les domaines stratégiques d'intervention. Un plan d'action élaboré par les directions générales détermine les moyens que chacune devra mettre de l'avant pour s'assurer d'avoir, en tout temps, l'expertise nécessaire pour livrer de façon adéquate les produits et services à ses différentes clientèles. Le Ministère a investi au cours du dernier exercice financier 4 858 073 $, soit 2,3 % de la masse salariale, dans le développement du personnel (voir Tableau 2 sur l'investissement en formation et en perfectionnement par catégorie d'emploi).

Tableau 2
L'investissement en formation et en perfectionnement par catégorie d'emploi

Catégorie	Employés	Coût
	N	($)
Cadres	254	589 759
Professionnels	831	1 833 952
Fonctionnaires	1 857	2 145 931
Ouvriers	928	288 431
Total	**3 870**	**4 858 073**

Le programme d'aide aux employés

La personne étant la ressource la plus importante pour l'organisation, divers moyens ont été mis de l'avant pour aider les employés à trouver des solutions à leurs problèmes personnels et à mieux vivre les impacts des changements apportés. Le programme d'aide aux employés a été modifié afin d'offrir encore plus de ressources aux employés dans le besoin. D'année en année, environ 200 personnes ont recours aux différents services du programme d'aide aux employés.

1.5 Les ressources financières

Les budgets et les programmes

Depuis le 1er avril 1999, le gouvernement a entrepris une réforme de ses méthodes comptables de manière à adapter la présentation des finances publiques

pour qu'elle se rapproche davantage de celle de l'entreprise privée. Dans les faits, cette réforme implique que le budget de ses programmes réguliers est maintenant présenté en deux éléments distincts.

D'une part, le « Budget de dépenses » couvre les dépenses courantes ainsi que la portion imputable à l'exercice en cours (amortissement) des investissements à long terme. D'autre part, le « Budget d'investissements » permet au Ministère de mettre en œuvre des projets s'échelonnant sur plusieurs années. Pour l'exercice financier 1999–2000, le « Budget de dépenses » du Ministère s'élève à 1 591,3 M$ et son « Budget d'investissements » totalise 24,6 M$. Ces montants, détaillés dans le tableau 3, sont répartis entre les trois programmes réguliers de la façon suivante :

- ***Programme 01 - Infrastructures de transport :***

  Budget de dépenses : 1 197 M$

  Budget d'investissements : 21 M$

  Ce programme vise à assurer l'amélioration, la réfection, de même que l'entretien des infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien.

- ***Programme 02 - Systèmes de transport***

  Budget de dépenses : 311,3 M$

  Budget d'investissements : 0,5 M$

  Ce programme vise à établir les politiques et la réglementation relatives aux systèmes de transport de personnes et de marchandises, à apporter une aide financière aux organismes offrant des services de transport et à délivrer des permis de transport ou de location pour différents modes de transport.

- ***Programme 03 - Administration et services corporatifs***

  Budget de dépenses : 83 M$

  Budget d'investissements : 3,2 M$

  Ce programme vise à fournir les divers services de soutien à la gestion des activités du Ministère et à assurer l'élaboration des plans de transport de personnes et de marchandises. Il vise aussi à favoriser l'expertise du Ministère en soutenant les activités de recherche et de développement.

Pour l'exercice 1999–2000, le Ministère disposait aussi de 28,2 M$ pour des programmes « spéciaux » répartis comme suit :

— une somme totalisant 17,4 M$, dont 2,1 M$ provenant d'ententes avec le gouvernement fédéral pour l'Aide aux expéditeurs de l'Est du Québec; 3,5 M$ pour le réseau municipal de la Capitale nationale; et 11,8 M$ pour l'accès routier à la communauté crie de Waskaganish.

— s'ajoutent 10,8 M$ du Fonds de reconstruction des infrastructures pour les régions affectées par les pluies diluviennes de juillet 1996.

Finalement, dans le cadre du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR), le Ministère a reçu l'autorisation de réaliser des investissements de l'ordre de 700 M$. Ces investissements sont financés à même une contribution versée par le Ministère à l'intérieur du budget de dépenses du programme 01.

En cumulant l'ensemble de ces budgets, le Ministère a donc à sa disposition 2 343,7 M$.

D'autre part, les sommes prévues (602,3 M$) pour l'amortissement et les contributions à des Fonds, représentant l'étalement comptable d'investissements déjà réalisés, se répartissent comme suit :

— 314 M$ pour la contribution au financement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR);

— 3 M$ pour la contribution au financement du Fonds de gestion de l'équipement roulant;

— 272,3 M$ pour l'amortissement des travaux sur le réseau routier antérieurs à la création du FCARR, ainsi que des autres infrastructures de transport;

— 13 M$ pour l'amortissement d'actifs autres que les infrastructures de transport.

Une fois exclue cette somme de 602,3 M$, le « pouvoir de réalisation » réel du Ministère pour l'ensemble de ses activités en 1999-2000 est de 1 741,4 M$.

Tableau 3

Le budget de 1999-2000 par programme et élément de programme

Programmes réguliers	(000 $)	
Budget de dépenses	1999-2000	1998-1999
01 - Infrastructures de transport	**1 196 993,1**	**1 122 743,4**
01 - Construction des infrastructures de transport	678 841,1	564 460,5
02 - Entretien des infrastructures de transport	387 327,0	375 282,9
03 - Aide financière au réseau local	130 825,0	183 000,0
02 - Systèmes de transport	**311 321,8**	**328 181,1**
01 - Transport terrestre	254 062,9	273 541,5
02 - Transport maritime	43 820,9	42 327,4
03 - Transport aérien	2 954,8	2 809,0
04 - Commission des transports du Québec (CTQ)	10 483,2	9 503,2
03 - Administration et services corporatifs	**82 961,3**	**78 903,7**
01 - Direction	5 820,4	4 663,2
02 - Services administratifs	63 719,2	61 113,6
03 - Planification et recherche/développement	13 421,7	13 126,9
Total du budget de dépenses	**1 591 276,2**	**1 529 828,2**
Budget d'investissements	1999-2000	1998-1999
01 - Infrastructures de transport	**20 981,4**	**10 758,6**
01 - Construction des infrastructures de transport	12 361,1	4 189,9
02 - Entretien des infrastructures de transport	8 620,3	6 568,7
03 - Aide financière au réseau local	0,0	0,0
02 - Systèmes de transport	**450,2**	**700,4**
01 - Transport terrestre	47,2	265,5
02 - Transport maritime	12,5	36,3
03 - Transport aérien	0,0	0,0
04 - Commission des transports du Québec (CTQ)	390,5	398,6
03 - Administration et services corporatifs	**3 201,8**	**2 094,7**
01 - Direction	102,9	98,6
02 - Services administratifs	2 858,0	969,3
03 - Planification et recherche/développement	240,9	1 026,8
Total du budget d'investissements	**24 633,4**	**13 553,7**
Total des programmes réguliers	**1 615 909,6**	**1 543 381,9**
Programmes extra-budgétaires	**1999-2000**	**1998-1999**
40 - Comptes à fins déterminées	**17 414,3**	**14 291,0**
02 - Programme stratégique d'amélioration routière	2 120,9	1 856,0
03 - Commission de la Capitale Nationale (C.C.N.) Réseau municipal	3 493,4	4 735,0
04 - Route d'accès à Waskaganish	11 800,0	7 700,0
50 - Fonds transport	**10 760,0**	**16 245,6**
05 - Reconstruction d'infrastructures	10 760,0	16 245,6
Total des programmes extra-budgétaires	**28 174,3**	**30 536,6**
Fonds routier	**1999-2000**	**1998-1999**
50 - Fonds transport	**699 647,9**	**662 618,7**
01 - Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	699 647,9	662 618,7
Total du Fonds routier	**699 647,9**	**662 618,7**

Le budget de 1999-2000 correspond au budget apparaissant au Livre des crédits 1999-2000 auquel a été ajoutée l'information concernant les crédits supplémentaires, les crédits extra-budgétaires et le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR). Le budget de 1998-1999 correspond à celui apparaissant au Rapport Annuel 1998-1999 auquel a été ajoutée l'information concernant les budgets comparatifs pour l'amortissement selon le Livre des crédits 1999-2000.

Les dépenses

Le tableau 4 détaille les dépenses et les investissements réalisés en fonction des principales activités en excluant l'amortissement ainsi que les contributions à des Fonds, de manière à refléter davantage le « pouvoir de réalisation réel » du Ministère.

La gestion financière

Le contexte dans lequel évolue le Ministère pour 1999-2000 a peu changé depuis l'exercice précédent. Il est toujours marqué par la pénurie des ressources financières et les besoins en constante évolution : économie grandement influencée par les coûts de transport, augmentation des déplacements, étalement urbain, vieillissement du réseau routier et des autres infrastructures de transport, désengagement de l'implication fédérale au niveau des transports maritime, ferroviaire et aérien.

En regard des priorités d'action que le Ministère s'est données dans son plan stratégique, les principaux résultats obtenus sont :

- poursuite du rattrapage amorcé depuis deux ans en matière de conservation et d'amélioration du réseau routier : investissements totaux de 700 M$ dans le cadre du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR);
- optimisation des interventions relatives à l'entretien et à l'exploitation de ses infrastructures : 239,6 M$ consacrés à l'entretien et l'exploitation du réseau, soit 17,3 M$ de plus qu'en 1998-1999;
- application d'un plan d'action visant une plus grande sécurité des usagers, notamment en période hivernale : révision et modification des contrats d'entretien d'hiver pour allonger la période d'application et amélioration des normes de sécurité;
- poursuite des efforts entrepris, avec la création d'une unité autonome de service, en matière de rationalisation de ses ateliers mécaniques et de son parc de matériel roulant : le Centre de gestion de l'équipement roulant (CEGER) est pleinement implanté depuis le 1er avril 1999;
- maintien du niveau d'intervention auprès du monde municipal, particulièrement en matière de financement d'infrastructures routières et de transport en commun : maintien à 130,7 M$ des subventions d'aide au réseau routier municipal; 198,5 M$ versés pour l'aide au transport en commun;
- confirmation de son engagement financier au niveau de l'offre de services spécialisés de transport adapté : 43,5 M$ versés pour le transport adapté aux personnes handicapées, soit 3,1 M$ de plus sur une base annuelle;
- ajout de deux nouveaux programmes d'aide, l'un concernant les chemins de fer d'intérêt local (1,6 M$) et l'autre, la Route verte (2,3 M$);
- soutien aux activités opérationnelles reliées au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds prévu par la Loi (L.Q. 1998, c. 40) : ajout de cinq postes additionnels et d'une somme supplémentaire de 0,8 M$ allouée à la Commission des transports du Québec.

La répartition des dépenses selon les régions administratives gouvernementales

Les tableaux 5 et 6 présentent une répartition des dépenses; celle-ci est détaillée par région administrative, respectivement pour les programmes réguliers du Ministère et pour le FCARR.

En ce qui concerne les programmes réguliers, les dépenses se sont chiffrées à 1 589 998 800 $. Les dépenses réalisées dans le cadre du FCARR atteignent, quant à elles, 700 242 400 $.

Tableau 4
Les dépenses et les investissements du Ministère par activité principale
(excluant l'amortissement et les contributions à un Fonds)

	Dépenses/investissements
	000 $
Rémunération	**284 111,6**
Exploitation des infrastructures	**239 641,2**
Viabilité hivernale	145 239,2
Entretien d'infrastructures	94 402,0
Travaux routiers	**545 991,6**
Conservation des chaussées	129 603,5
Conservation des structures	94 800,6
Amélioration du réseau routier	154 771,3
Développement du réseau routier	87 719,0
Dépenses connexes [1]	79 097,2
Travaux d'infrastructures maritimes, aériennes et terrestres	**27 041,1**
Autres activités ministérielles	**8 927,8**
Programmes d'aide	**523 498,5**
Transport en commun	198 529,6
Transport adapté	43 474,7
Aide au réseau municipal [2]	134 152,8
Désenclavement	13 513,3
Société des traversiers du Québec	34 348,9
Route Verte	2 343,2
Chemins de fer d'intérêt local	1 579,2
Autres	95 556,8
Dépenses administratives	**96 586,4**
TOTAL	**1 725 798,2**

1. Les dépenses connexes sont constituées des honoraires professionnels, des déplacements d'utilités publiques et des aquisitions immobilières.
2. Inclut les subventions et les travaux réalisés par le Ministère sur le réseau local.

Tableau 5

La répartition des dépenses par programme et par région administrative en 1999-2000 (000$)

Région administrative	Infrastructures de transport	Systèmes de transport	Administration et services corporatifs	Total 1999-2000	Total 1998-1999
11 Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	21 746,9	4 635,3	10,0	26 392,2	25 672,5
01 Bas-Saint-Laurent	37 472,6	1 379,5	29,1	38 881,2	43 026,3
02 Saguenay–Lac-Saint-Jean	22 401,7	3 226,3	33,3	25 661,3	29 834,5
03 Capitale nationale	34 185,1	14 251,7	27,2	48 464,0	37 312,7
12 Chaudière-Appalaches	47 415,5	2 834,9	21,6	50 272,0	56 614,3
04 Mauricie	20 518,0	2 246,6	29,6	22 794,2	22 592,3
17 Centre-du-Québec	25 598,1	947,0	31,5	26 576,6	30 634,6
05 Estrie	34 639,2	3 514,4	45,8	38 199,4	39 783,7
16 Montérégie	56 533,3	27 657,5	115,5	84 306,3	80 342,1
06 Montréal	25 796,3	165 806,9	136,2	191 739,4	39 408,4
13 Laval	6 253,6	11 272,2	178,7	17 704,5	6 632,6
14 Lanaudière	19 776,7	2 990,4	22,0	22 789,1	23 562,0
15 Laurentides	34 815,2	5 480,5	56,1	40 351,8	44 222,2
07 Outaouais	34 281,0	5 606,3	46,1	39 933,4	38 702,7
08 Abitibi-Témiscamingue	26 709,1	760,5	45,9	27 515,5	33 193,9
09 Côte-Nord	24 434,7	6 876,6	27,5	31 338,8	31 190,1
10 Nord-du-Québec	21 538,1	0,0	7,3	21 545,4	17 645,6
Sous-total	**494 115,1**	**259 486,6**	**863,4**	**754 465,1**	**600 370,5**
Directions centrales	705 423,3[1]	51 166,4[2]	78 944,0[3]	835 533,7	628 831,6
Total	**1 199 538,4**	**310 653,0**	**79 807,4**	**1 589 998,8**	**1 229 202,1**

1. Inclut une somme de 313,9 M$ à titre d'amortissement pour les investissements et les coûts de financement à long terme du FCARR ainsi qu'une somme de 262,9 M$ à titre d'amortissement sur les immobilisations.
2. Inclut les dépenses de la CTQ (10,6 M$).
3. Inclut une somme de 9,7 M$ à titre d'amortissement sur les immobilisations.

Tableau 6

La répartition des dépenses du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier par région administrative en 1999-2000 (000$)

Région administrative	1999-2000	1998-1999
11 Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	26 460,1	22 302,7
01 Bas-Saint-Laurent	38 041,2	40 268,7
02 Saguenay–Lac-Saint-Jean	42 751,3	39 576,2
03 Capitale nationale	45 877,9	41 563,3
12 Chaudière-Appalaches	39 362,7	37 448,8
04 Mauricie	26 003,2	21 855,7
17 Centre-du-Québec	27 802,6	13 856,3
05 Estrie	22 281,6	26 998,7
16 Montérégie	73 684,1	82 527,9
06 Montréal	137 481,9 [1]	135 230,7 [2]
13 Laval	16 734,4	14 061,8
14 Lanaudière	27 584,3	17 809,4
15 Laurentides	30 856,9	37 559,3
07 Outaouais	28 374,5	22 868,1
08 Abitibi-Témiscamingue	30 014,3	30 153,4
09 Côte-Nord	26 658,3	22 251,9
10 Nord-du-Québec	3 096,6	3 515,6
Sous-total	**643 065,9**	**609 848,5**
Directions centrales	57 176,5	52 734,1
Total	**700 242,4**[3]	**662 582,6**[4]

1. Inclut des dépenses de 40,2 M$ dans le cadre du Plan de décongestion de Montréal.
2. Inclut des dépenses de 57 M$ dans le cadre du Plan de décor.gestion de Montréal.
3. Inclut des participations municipales de 13,1 M$.
4. Inclut des participations municipales de 7,6 M$.

1.6 Les relations extérieures

Les relations canadiennes

Le ministère des Transports, en collaboration avec le Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes, est très actif sur la scène canadienne.

La Conférence des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, ainsi que le Conseil des sous-ministres, se sont réunis à quelques reprises, notamment à Ottawa, en mai 1999, et à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, en septembre 1999. Quant au Conseil des sous-ministres adjoints (Comité de soutien aux politiques et à la planification), de nombreuses réunions se sont tenues au cours de l'année 1999-2000. Le Ministère y a participé activement et a suscité de nombreux échanges avec les divers gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral.

Les sujets de discussion les plus importants sont les programmes d'infrastructures, les systèmes intelligents en transport, les changements climatiques, les corridors de commerce et de transport, le transport aérien et le transport routier comprenant la sécurité et l'harmonisation des charges et des dimensions. Ces sujets, ayant fait l'objet de prises de positions ministérielles, ont conduit à des négociations ou mené à des résultats bénéfiques pour le ministère des Transports.

De plus, le Ministère a fait preuve d'un grand dynamisme au sein du Conseil d'administration de l'Association des transports du Canada et de ses nombreux comités, particulièrement en raison du processus de restructuration de l'Association.

Les relations et les affaires internationales

Sur le plan international, les actions du Ministère ont été menées dans les domaines suivants : accueil de délégations étrangères, participation à des projets de recherche et à divers forums, réalisation et diffusion de contenus scientifiques, transfert de connaissances, partenariat avec le secteur privé, activités de perfectionnement et missions.

De plus, avec la croissance des échanges commerciaux et de la circulation vers les États-Unis et le reste du continent américain, le Ministère a aussi accru ses relations auprès d'intervenants et d'organismes américains. Les questions des corridors de commerce et de transport, des frontières, des systèmes intelligents en transport, d'harmonisation des normes et d'environnement se retrouvent au cœur des liens qui se tissent actuellement. À titre d'exemple, en mai 1999, le gouvernement du Québec, incluant le ministère des Transports, est devenu membre associé de la Commission des Grands Lacs qui regroupe huit états américains. Le Ministère a également participé à une rencontre entre le Canada et les États-Unis sur la question des corridors de commerce et de transport, ainsi que des systèmes intelligents en transport. La question des frontières canado-américaines a été au cœur de ces échanges.

Au chapitre des délégations étrangères, le ministère des Transports a accueilli de nombreux groupes provenant principalement de Chine, de France, d'Espagne, d'Argentine et du Japon.

Parmi les activités internationales qui ont nécessité un déplacement à l'étranger, près de 75 % d'entre elles avaient comme but de représenter les intérêts du Ministère ou bien de maintenir, de développer, de promouvoir son expertise sur la scène internationale. Les autres activités ont davantage été axées sur la représentation des intérêts supérieurs du Québec et sur le soutien au secteur privé.

Le Ministère a également réalisé sept missions à l'étranger. La plus importante, en raison de ses retombées, a été l'organisation de la semaine consacrée aux transports durant le Printemps du Québec, en France.

Par ailleurs, dans le cadre du programme gouvernemental intitulé la *Décennie québécoise des Amériques*, le ministère des Transports a soumis des projets d'activités ayant comme objectif d'augmenter les échanges commerciaux des entreprises québécoises avec l'Amérique latine. Cette participation pourrait générer des missions à l'étranger.

De plus, le Ministère assure la représentation du gouvernement du Québec au sein de l'Association mondiale de la route (AIPCR). Des spécialistes du Québec siègent au sein de dix-huit comités techniques et la première déléguée du Québec est membre du Comité exécutif. Cette participation active permet :

- une reconnaissance du savoir-faire de la communauté routière québécoise;
- une veille technologique efficace;
- la promotion du secteur privé;
- un accès privilégié à des connaissances techniques dans des domaines stratégiques pour le Québec;

- une importante visibilité par l'entremise de la revue Routes/Roads grâce à la publication d'articles.

Par ailleurs, depuis 1994, le Ministère a soutenu le démarrage d'un projet destiné à la mise sur pied d'un réseau mondial d'échanges de connaissances dans le domaine des routes et du transport. Ce projet international, qui vise les pays en développement et en transition économique, éprouve des difficultés à assurer son autofinancement. Toutefois, le Ministère s'est fortement engagé dans la recherche de solutions afin de sauvegarder l'existence du réseau.

Sur le plan des projets menés avec la France, le Ministère coopère avec le Laboratoire central des ponts et chaussées depuis une quinzaine d'années. Au cours de 1999-2000, le projet expérimental portant sur la validation de la méthode française de dimensionnement au gel/dégel des chaussées, sur la route 155, dans la municipalité de Saint-Célestin, s'est poursuivi. Les deux équipes se sont rencontrées en France et au Québec afin d'analyser les résultats et devraient être en mesure de dégager des conclusions au cours de la prochaine année. Un autre projet de recherche est né de cette coopération. Il s'agit de l'établissement de modèles de performance des chaussées. Ces modèles devront servir de base aux systèmes de gestion des chaussées dont l'implantation est en cours au Ministère. Il faut mentionner que ces projets reçoivent l'aide financière de la Commission permanente de coopération franco-québécoise.

Toujours dans le cadre de la coopération franco-québécoise, le Ministère a accueilli un spécialiste français en viabilité hivernale participant au programme d'échanges de fonctionnaires. Il a apporté une importante contribution à l'équipe en charge du développement d'un système météo routier sur le territoire du Québec.

Le soutien et le rayonnement de l'expertise québécoise

Un bon moyen d'améliorer la position concurrentielle des entreprises québécoises en matière de transport et de leur faciliter l'accès à de nouveaux marchés est de les appuyer dans leur effort de promotion à l'étranger. Les grands réseaux internationaux de partage des connaissances, dont fait aussi partie le Québec, offrent également d'excellentes occasions de mettre en valeur l'expertise développée ici.

Dans ce contexte, le gouvernement profitait de la tenue du XXI[e] Congrès mondial de l'Association mondiale de la route - l'un des plus importants réseaux du genre - pour y assurer la présence d'une délégation de représentants du gouvernement et d'entreprises.

Ce congrès, qui se tenait à Kuala Lumpur, en Malaisie, du 3 au 9 octobre 1999, aura été particulièrement utile pour faire progresser des dossiers et des projets du ministère des Transports et de la communauté routière du Québec, notamment :

- le maintien et le développement de l'expertise du Ministère par la veille technologique et l'échange d'information avec l'étranger, ce qui favorise l'innovation et l'ouverture sur les marchés extérieurs;
- la promotion à l'étranger de l'expertise et du savoir-faire québécois en matière de transport, ce qui peut aussi offrir au secteur privé une vitrine de son savoir-faire;
- la participation à un réseau international d'expertise, ce qui assure l'accès à de l'information originale et inédite en temps réel ou, encore, permet de contribuer à l'organisation d'événements internationaux au Québec;
- les échanges d'expertise au Québec entre le Ministère et les municipalités, les universités, les associations et le secteur privé, ce qui renforce les liens entre les partenaires;
- le rayonnement du Québec dans le monde, ce qui lui donne une très bonne visibilité, et la promotion d'une expertise de pointe en français.

1.7 Application de certaines lois, règlements et politiques

Le Vérificateur général

Au cours de l'année, le Vérificateur général a effectué 15 mandats impliquant la collaboration du ministère des Transports. Pour chacun de ces mandats, le Ministère s'est assuré de mettre à la disposition du Vérificateur général toute l'information nécessaire en plus de répondre à toutes les questions soulevées.

Les travaux préliminaires réalisés par le Vérificateur général l'ont incité à annuler deux de ces quinze mandats. Il a estimé que leur poursuite ne permettrait pas de faire des constatations suffisamment importantes pour les traduire en un rapport à l'Assemblée nationale.

Chaque recommandation du Vérificateur général acceptée par le Ministère a fait l'objet d'un suivi particulier afin de garantir la mise en place des mesures correctives requises, permettant ainsi d'améliorer les façons de faire du Ministère.

La protection des non-fumeurs

En plus de veiller à l'application de la *Loi sur la protection des non-fumeurs*, le Ministère a également sensibilisé les fumeurs aux effets nocifs du tabagisme.

De plus, il a offert à ses employés un programme d'aide pour l'abandon du tabac dont 53 personnes ont bénéficié. De ce nombre, 10 ont arrêté complètement de fumer.

La politique linguistique

Après deux années d'application de sa politique linguistique, les préoccupations du Ministère ont été de trois ordres : évaluer si les articles de la Politique linguistique ministérielle sont conformes aux orientations gouvernementales, promouvoir l'usage d'un français de qualité et répondre aux demandes de l'Office de la langue française.

En ce qui concerne l'évaluation de la conformité de la Politique linguistique ministérielle, ce sont les communications avec les communautés autochtones qui ont retenu l'attention du Ministère. Ces communications ont amené quelques modifications à la Politique.

La Semaine du français a permis, quant à elle, de promouvoir l'usage d'un français de qualité. Adaptée à la réalité du MTQ, cette semaine a donné lieu à la tenue d'un concours auquel l'ensemble des employés étaient invités à participer en produisant un texte à partir d'un vocabulaire de dix mots couramment utilisés au Ministère. Trente-trois participants ont produit des textes dont certains sont de grande qualité.

Finalement, en ce qui a trait aux demandes de l'Office de la langue française, les relations du Ministère avec cet organisme ont surtout porté sur le renforcement des modalités d'applications de la Politique gouvernementale pour les entreprises qui ne respectent pas les prescriptions de la Charte de la langue française.

Le passage à l'an 2000

Durant les deux ans qui ont précédé le 1er janvier 2000, le Ministère a géré un projet destiné à garantir la mise en place de toutes les dispositions nécessaires à la sécurité des citoyens utilisant les infrastrutures de transport à l'occasion du passage à l'an 2000. Ainsi, tous les équipements spécialisés, les immeubles et les infrastructures destinés à assurer la mobilité et la sécurité des usagers du réseau routier ont été vérifiés et testés à l'avance par les directions et les organismes responsables. À titre d'exemple, les stations de pompage et les feux de circulation du tunnel Ville-Marie et du pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine ont fait l'objet de vérifications. Une attention particulière a également été portée au système de l'état des routes offert aux diffuseurs d'information et à la population par Internet, afin d'en assurer le maintien durant toute la période du passage à l'an 2000.

De plus, tout a été mis en œuvre afin que le fonctionnement interne du Ministère se poursuive normalement après le 1er janvier 2000. Au cours de la période critique, dans les jours qui ont précédé et suivi le premier jour de l'année 2000, des moyens palliatifs ont été mis en place pour assurer la sécurité des citoyens et la continuité des opérations en cas de problèmes imprévus.

Un budget de 4,7 M$ a été nécessaire à la réalisation de toutes ces mesures visant à assurer à la population un passage à l'an 2000 harmonieux et sécuritaire.

La santé et la sécurité au travail

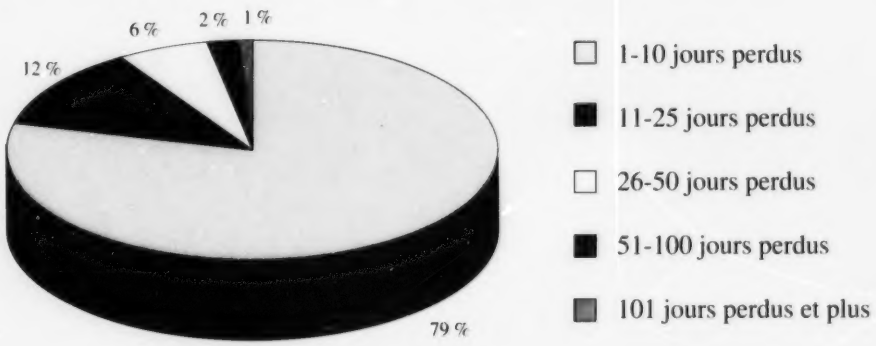
Au chapitre de l'application de mesures en santé et sécurité au travail, le Ministère est considéré comme un chef de file. Parmi les éléments qui lui permettent de se distinguer, il convient de mentionner la prise en charge de la prévention par les gestionnaires et par les

travailleurs, l'application de la mesure d'assignation temporaire pour faciliter le retour au travail d'employés accidentés ainsi que la campagne de prévention.

Les efforts déployés au cours des trois dernières années, notamment par tous les intervenants de soutien, ont permis de diminuer de façon marquée la fréquence des accidents avec et sans perte de temps.

Le nombre total de jours de travail perdus s'élève à 6 226, ce qui représente une diminution de 389 jours par rapport à l'an passé, soit 5,8 %. Par ailleurs, le taux de gravité correspondant au nombre de jours perdus par accident a lui aussi diminué, 79 % des accidents ayant entraîné moins de 10 jours d'absence.

Figure 1
Le nombre d'accidents avec perte de temps selon le nombre de jours de travail perdus (1999)



Partie II
Relations avec les citoyens

2.1 L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels

L'accès à l'information

En 1999-2000, la grande majorité (88 %) des demandes d'accès à l'information concernait les documents administratifs du Ministère. Les plans, les contrats, les soumissions, les appels d'offres et les rapports ont été les plus sollicités. Quant aux demandes portant sur l'accès à des renseignements nominatifs, elles représentent l'autre portion, soit 12 %.

Au cours de l'exercice, 58 % des demandes ont été traitées dans les délais requis par la Loi, c'est-à-dire dans les vingt jours suivant la réception de la demande. Pour des raisons spécifiques à chacune, 42 % des demandes ont nécessité un délai supplémentaire de dix jours pour compléter le traitement approprié. Plusieurs raisons expliquent ces délais : repérage des renseignements, transmission des documents au responsable, analyse de documents plus complexes, dans 71 % des cas; consultation de tiers auxquels appartient l'information, dans 18 % des cas; besoin d'obtenir un avis juridique, dans 11 % des demandes.

Sur l'ensemble des demandes reçues, seules trois réponses ont fait l'objet d'une demande de révision auprès de la Commission de l'accès à l'information (CAI).

Le bilan annuel permet de constater que 40 % des requérants ont reçu l'autorisation d'accéder entièrement aux documents demandés, 34 % ont reçu une autorisation d'accès partiel, alors que 26 % se sont vu refuser l'accès demandé.

La protection des renseignements personnels (PRP)

À la règle d'accès à l'information s'oppose celle du respect de la confidentialité des renseignements personnels détenus par le Ministère. Afin de satisfaire cette obligation légale, un Comité ministériel sur la protection des renseignements personnels a été mis sur pied en mai 1999.

Le mandat du Comité consiste principalement à assurer le suivi des actions ministérielles en conformité avec les recommandations de la Commission d'accès à l'information émises dans ses rapports de juin et octobre 1998. De plus, il a la tâche de planifier, de mettre de l'avant et de voir à la tenue d'activités de sensibilisation auprès de tout le personnel et d'établir des règles au recours de techniques de sondage.

À ce jour, les principales réalisations du Comité sont :

- la mise à jour de l'inventaire des fichiers contenant des renseignements personnels;
- l'évaluation de la protection des renseignements personnels;
- l'analyse de la sécurité des systèmes d'information;
- la révision et la diffusion de directives en matière de protection des renseignements personnels;
- la sensibilisation du personnel;
- la formation des gestionnaires.

Les priorités d'action ministérielles liées à la protection des renseignements personnels pour l'année 2000-2001 sont les suivantes :

- intensifier l'application des recommandations de la CAI concernant la communication de documents renfermant des renseignements personnels;
- actualiser les ententes ayant pour objet la communication de renseignements personnels;
- s'assurer du respect des directives en ce qui concerne la sécurité et la confidentialité du courrier électronique et du fonctionnement du système informatique;
- s'assurer d'un respect plus rigoureux des clauses de confidentialité, particulièrement lors des recherches nécessitant l'échange de renseignements personnels;
- assurer le suivi des directives portant sur la destruction des documents contenant des renseignements confidentiels, tout en respectant les dispositions de la *Loi sur les archives*;
- assurer le suivi de l'utilisation des fichiers de renseignements personnels afin qu'ils soient utilisés aux fins pour lesquelles ils ont été constitués;
- poursuivre la sensibilisation et la formation du personnel responsable de traiter des renseignements personnels.

2.2 Les plaintes, un service à l'écoute des citoyens

Parce que le service aux citoyens est au cœur des préoccupations du Ministère, ce dernier a adopté, en 1996, une *Politique sur la gestion des plaintes* qui est en vigueur sur l'ensemble du territoire du Québec.

Au ministère des Transports, la gestion des plaintes est l'un des moyens privilégiés d'améliorer les façons de faire, de tenir compte des préoccupations des usagers et d'orienter ses actions.

En 1999-2000, le nombre de plaintes formulées à l'égard des produits et services du Ministère a augmenté de 483 (9 %), passant de 5 643 plaintes en 1998-1999 à 6 126 au cours du dernier exercice.

Les activités à l'origine du plus grand nombre de plaintes émises de la part des citoyens sont l'entretien d'hiver, qui a été l'objet de 2 362 plaintes, ainsi que l'entretien général du réseau, les travaux et leur signalisation, qui ont reçu 2 408 plaintes. Chacun de ces deux types de plaintes représente environ 39 % des plaintes reçues.

Les données du système de gestion des plaintes servent à alimenter la réflexion des gestionnaires au moment de la révision de diverses méthodes de travail, notamment celles entourant l'ensemble des opérations de déneigement et de déglaçage sur le réseau routier.

Ainsi, l'analyse des plaintes répertoriées au cours des dernières années a permis de déterminer les perceptions des usagers concernant l'état de la chaussée durant la saison hivernale. Considérant que près de 80 % des travaux d'entretien d'hiver sont confiés à l'entreprise privée et aux municipalités, le Ministère a modifié les modalités d'application des contrats octroyés, afin de permettre plus de souplesse dans la gestion des interventions aux points les plus critiques du réseau routier.

Une autre des améliorations qui a eu un effet direct sur le nombre de plaintes est sans contredit le remorquage exclusif dans la région métropolitaine. En effet, après avoir analysé les plaintes liées à cette activité, il a été possible de déterminer les principales causes de mécontentement de la part des usagers et de quantifier les plaintes. Par la suite, les données ont été utilisées dans le cadre d'une démarche qui visait à adopter une approche plus axée sur la satisfaction de la clientèle. Depuis, les résultats sont concluants : le nombre de plaintes a diminué de façon significative peu après la mise en place des nouveaux mécanismes.

2.3 L'information aux citoyens

Le site Internet du ministère des Transports

Le Ministère a terminé la refonte de son site amorcée au cours de l'exercice précédent. Le nouveau site a été lancé le 27 octobre 1999. La présentation visuelle des pages a été grandement améliorée, tout comme l'organisation du site et ses outils de navigation. Mais l'effort a surtout porté sur la présentation d'une information plus complète sur le ministère des Transports décrivant ses nombreux services, activités et programmes; au besoin, les liens sont faits vers les sites des autres acteurs du domaine des transports. L'ajout de thèmes et de rubriques se poursuit depuis le lancement du site.

Voici un aperçu des nouvelles rubriques ajoutées au site à la fin du présent exercice :

- Une section complète, intitulée *Le Camionnage au Québec*, présente l'ensemble des aspects légaux et réglementaires en matière de camionnage. Elle renvoie également l'internaute (à l'aide d'hyperliens) au site de la Commission des transports du Québec et au site de la Société de l'assurance automobile du Québec pour les sujets qui les concernent. Cette section existe également en anglais.
- Sous le thème *Réseau routier*, une présentation de la signalisation routière fait état des catégories de signaux (indication, danger, travaux, prescription) ainsi que des panneaux destinés à certains groupes d'utilisateurs (véhicules lourds, aménagements cyclables, véhicules hors route, etc.).
- Sous le thème *Transport des personnes*, on y présente les règles de fonctionnement du transport adapté, ainsi que les dernières statistiques d'exploitation.
- Le thème *Régions* présente les infrastructures et les services de transport du Ministère dans les diverses régions du Québec. Outre une description des principales caractéristiques de chaque région, on y trouve l'information sur les plans de transport, de même que des renseignements sur les entraves à la circulation causées par les chantiers routiers et l'état des routes en période hivernale.
- Le thème *Sécurité routière* présente la politique de sécurité dans les transports, la *Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds* ainsi que le Bilan routier et les principales actions du Ministère en la matière.
- Sous le thème *Documentation et publications*, la Banque des publications recense tous les documents produits par le Ministère. Un formulaire

électronique permet à l'internaute de commander directement les documents offerts.

- Une section *Faire affaires avec le Ministère* présente les divers types de contrats adjugés par le Ministère ainsi que les règles de fonctionnement de chaque type.
- Une section *Statistiques* présente des données variées sur divers domaines des transports (réseau routier, transport maritime, transport aérien, etc.).

2.4 Les communautés autochtones

Dans la poursuite de la volonté gouvernementale de faciliter la gestion d'activités sur des territoires déterminés et qui a été énoncée dans le document d'orientation « Partenariat - Développement - Action », un contrat d'affaires a été signé avec les Montagnais de La Romaine, le 29 juin 1999. L'entente concerne le réaménagement de l'aéroport de La Romaine et l'amélioration de son chemin d'accès.

L'année 1999-2000 a également été marquée par la mise en œuvre d'ententes signées l'année dernière avec la communauté crie de Waskaganish et la communauté mohawk de Kahnawake. Dans le premier cas, le projet de construction de la route d'accès à cette communauté de la Baie-James a été amorcé, soit la phase I (des km 0 à 30) et la phase II (des km 50 à 102). La fin des travaux est prévue pour l'automne 2000.

En ce qui a trait à l'entente sur le transport et les droits d'usage avec les Mohawks de Kahnawake, tel que convenu à l'entente, la responsabilité de l'entretien du réseau routier supérieur situé sur la réserve a été confiée au Conseil de bande. Une période de transition a permis le transfert de l'expertise et l'harmonisation des normes d'entretien pour ces routes.

Enfin, de nombreuses rencontres avec les communautés autochtones, ainsi que l'échange d'information et la formation du personnel du Ministère à la réalité autochtone au Québec, ont non seulement permis de maintenir et de consolider des rapports harmonieux entre le Ministère et les communautés, mais également de tenir compte des besoins prioritaires identifiés par les communautés amérindiennes et inuits du Québec.

Partie III
Bilan du plan stratégique

3.1 Le plan stratégique 1999-2002

Déposé en janvier 1999, le plan stratégique du ministère des Transports 1999-2002 présente les avenues et priorités que le Ministère entend privilégier et autour desquelles reposera son plan d'action au cours des prochaines années afin d'assurer la circulation des personnes et des marchandises sur le territoire du Québec.

Ce plan, qui est le dernier segment révisé de la planification stratégique amorcée en 1997, propose trois orientations principales à l'intérieur desquelles s'inscriront les interventions du Ministère :

- soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions en ayant le souci de l'environnement;
- assurer la mobilité et la sécurité des usagers;
- desservir efficacement la population et offrir des services de qualité.

La partie 3 du présent rapport de gestion présente les principales réalisations du Ministère en regard des orientations et des axes d'interventions privilégiés au plan stratégique 1999-2002.

3.2 Orientation 1 :

Soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions en ayant le souci de l'environnement

Le déplacement des personnes et des marchandises est le fondement de l'activité économique. À cette fin, le ministère des Transports s'assure que les réseaux de transport permettent la circulation des personnes et des marchandises dans des conditions favorisant la croissance économique du Québec. Les interventions du Ministère tiennent compte de la spécificité de la Métropole et des différentes régions du Québec et sont réalisées dans un souci constant de la qualité de l'environnement.

Au cours de l'année financière 1999-2000, le Ministère a accordé une priorité aux interventions suivantes : l'amélioration de la position concurrentielle des entreprises, l'utilisation optimale des réseaux et des services et une accessibilité accrue aux ressources et aux produits touristiques. De plus, le Ministère a amorcé l'élaboration d'un projet de politique nationale des transports dans le but d'assurer une meilleure cohérence et un impact plus grand de ses interventions.

Par ailleurs, le Ministère a poursuivi ses travaux en matière de recherche afin, non seulement de soutenir le développement économique de toutes les régions du Québec et d'accroître la compétitivité des entreprises par l'expérimentation et l'implantation de nouvelles technologies, mais aussi de favoriser les échanges d'information et le partenariat.

Pour répondre de façon efficiente aux besoins de la population, le Ministère a encouragé le recours à l'innovation technologique et à des moyens efficaces et sécuritaires dans la gestion des réseaux et des systèmes de transport.

Les résultats de recherche dans ce secteur ont contribué à améliorer la connaissance dans les domaines suivants :

— les impacts, pour le Québec, de l'Entente canado-américaine sur les services aériens;

— l'évaluation du rendement des autobus à plancher bas;

— l'impact, au Québec, des nouvelles technologies de l'information et du travail à domicile sur la mobilité et les besoins en transport d'ici 2015.

Les retombées réelles des résultats de recherche sont difficiles à évaluer. En effet, la recherche constitue un facteur, parmi d'autres, dans l'amélioration de la sécurité ou de la mobilité des usagers.

En 1999-2000, le Ministère a sélectionné les nouvelles initiatives de recherche en fonction de la pertinence des projets, ainsi que des bénéfices attendus. L'importance et la nature de la problématique, les besoins en recherche et en développement du Ministère, le degré d'innovation visé, les bénéfices attendus par rapport aux coûts d'investissement, les chances de succès des projets et, finalement, les liens avec les orientations stratégiques sont les principaux facteurs intégrés dans l'évaluation des projets de recherche.

3.2.1 Axe d'intervention 1 :

Améliorer la position concurrentielle des entreprises et l'accès aux ressources et aux marchés

La position concurrentielle des entreprises est atténuée par certains éléments comme les délais supplémentaires de livraison causés par la congestion, les coûts d'opération des véhicules et d'autres coûts inhérents au transport.

Soucieux d'améliorer la position des entreprises, le Ministère a poursuivi son action afin d'offrir des infrastructures routières efficaces et d'atténuer les problèmes de congestion. Un réseau de transport routier fonctionnel assure également un accès à chacune des régions du Québec et rend plus facile les liaisons vers les marchés.

Au cours de l'exercice 1999-2000, le Ministère a mis l'accent sur :

- une révision des politiques et des mesures concernant le transport des marchandises;
- un allégement de l'encadrement réglementaire entourant le transport des marchandises;
- la promotion du fleuve Saint-Laurent comme axe de transport.

3.2.1.1 Les politiques et les mesures

Le Ministère a poursuivi, au cours de l'année 1999-2000, sa réflexion sur l'identification d'un réseau stratégique de transport pour le Québec, lequel permettrait au Ministère d'orienter ses activités et ses investissements en fonction des infrastructures de transport qui ont le plus d'impact pour l'économie. Les objectifs poursuivis par ce projet visent à :

- reconnaître les infrastructures routières, maritimes, aériennes et ferroviaires, ainsi que les services de transport essentiels au développement socio-économique du Québec ;
- assurer des échanges économiques efficaces entre les régions et les principales agglomérations du Québec, et avec les marchés nord-américains et internationaux ;
- intégrer les pôles économiques nationaux et internationaux des systèmes de transport ;
- assurer une meilleure accessibilité aux différents services et attraits pour les citoyens du Québec et pour les touristes.

Par ailleurs, le Ministère a produit un document qui présente les principaux éléments de problématique, de même que les perspectives et les enjeux du transport maritime au Québec. Ce premier document servira d'amorce à la consultation que le Ministère effectuera auprès des intervenants du transport maritime : expéditeurs, milieux portuaires, armateurs, chantiers navals et représentants des différents paliers gouvernementaux. Ceux-ci seront invités à réagir sur les grands enjeux et à proposer des pistes d'action favorisant un plus grand apport du transport maritime pour le déplacement des personnes et des marchandises au Québec.

Finalement, afin de favoriser l'intégration des transports routier et ferroviaire des marchandises, le Ministère a mis en place une table de concertation regroupant des représentants de ces modes de transport. Le mandat de cette table est de proposer au ministre des Transports des pistes d'intervention pouvant améliorer l'arrimage entre le routier et le ferroviaire, tout en répondant aux différents besoins des expéditeurs et des transporteurs.

3.2.1.2 L'allégement réglementaire

Le plan pluriannuel d'allégement des lois et règlements, normes et procédures administratives

Le plan pluriannuel d'allégement réglementaire fait état de l'engagement du Ministère de réduire les charges et les obligations pour les citoyens et les entreprises du Québec dans le domaine du transport.

Ce plan vise les lois et les règlements, mais également les normes, procédures administratives, décrets et autres documents accessoires. Ces outils traduisent les préoccupations et les gestes concrets du Ministère dans l'optique d'un meilleur service à ses clients, à ses partenaires et, en particulier, aux entreprises québécoises. Le ministère des Transports a déjà accompli des gestes d'allégement majeurs en la matière.

La *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* (Loi 430) a notamment introduit la notion de guichet unique, ce qui permet à un transporteur ou à tout autre intervenant en transport de s'inscrire aussi bien dans les bureaux de la SAAQ que dans ceux de la CTQ. Cette dernière communique alors directement avec l'Inspecteur des institutions financières, la Commission de la santé et de la sécurité du travail ou d'autres organismes gouvernementaux, évitant ainsi à un transporteur les démarches requises auprès de ces instances.

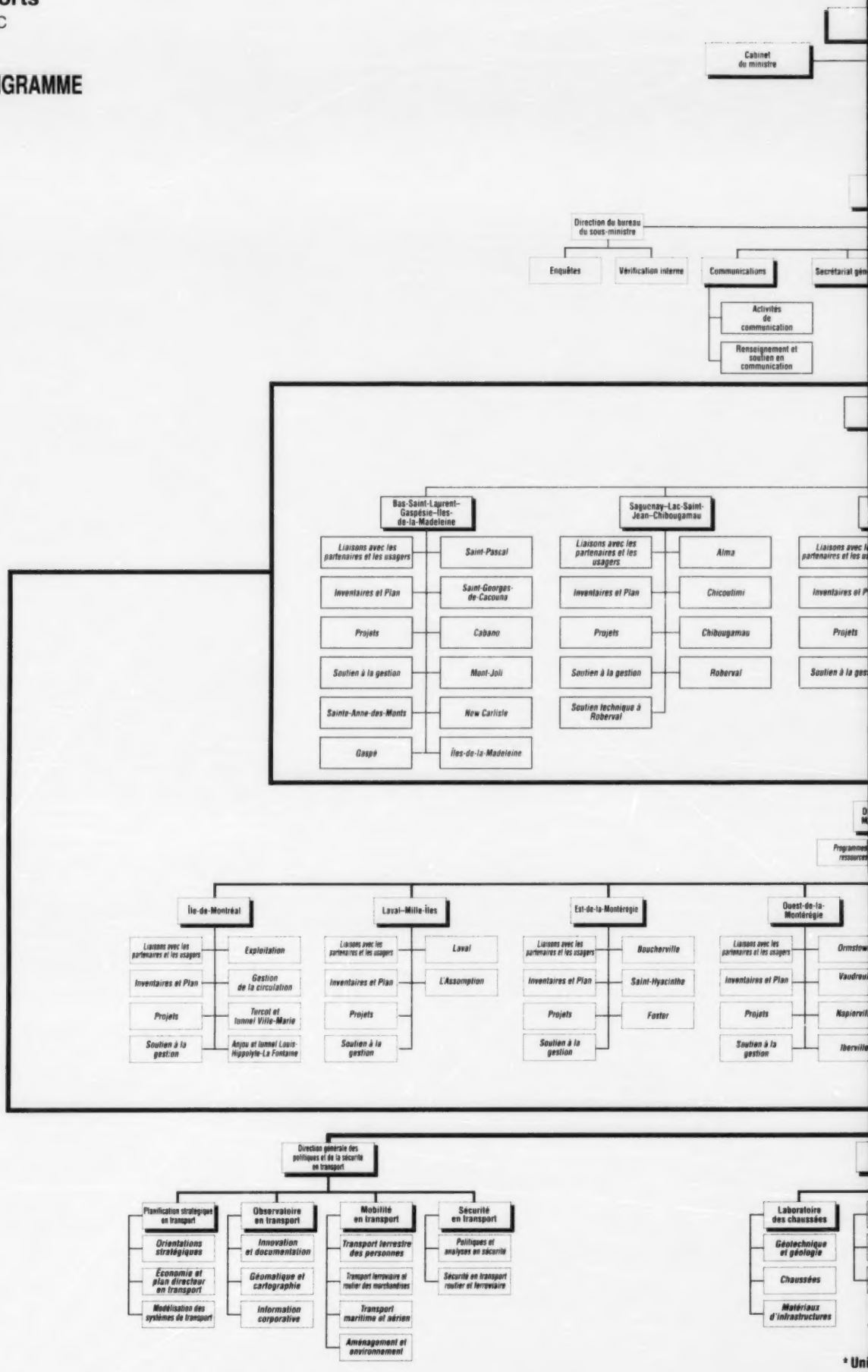
Concrètement, cette loi a aussi entraîné la disparition du permis de transport général pour compte d'autrui (17 000 permis), alors que toutes les entreprises de transport de personnes et de marchandises (55 000) doivent dorénavant s'inscrire à un Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Par ailleurs, la normalisation des véhicules de type semi-remorques de 53 pieds dans la réglementation sur les dimensions a amené la disparition de 50 000 permis spéciaux.

L'harmonisation des normes de charges et de dimensions entre le Québec et l'Ontario

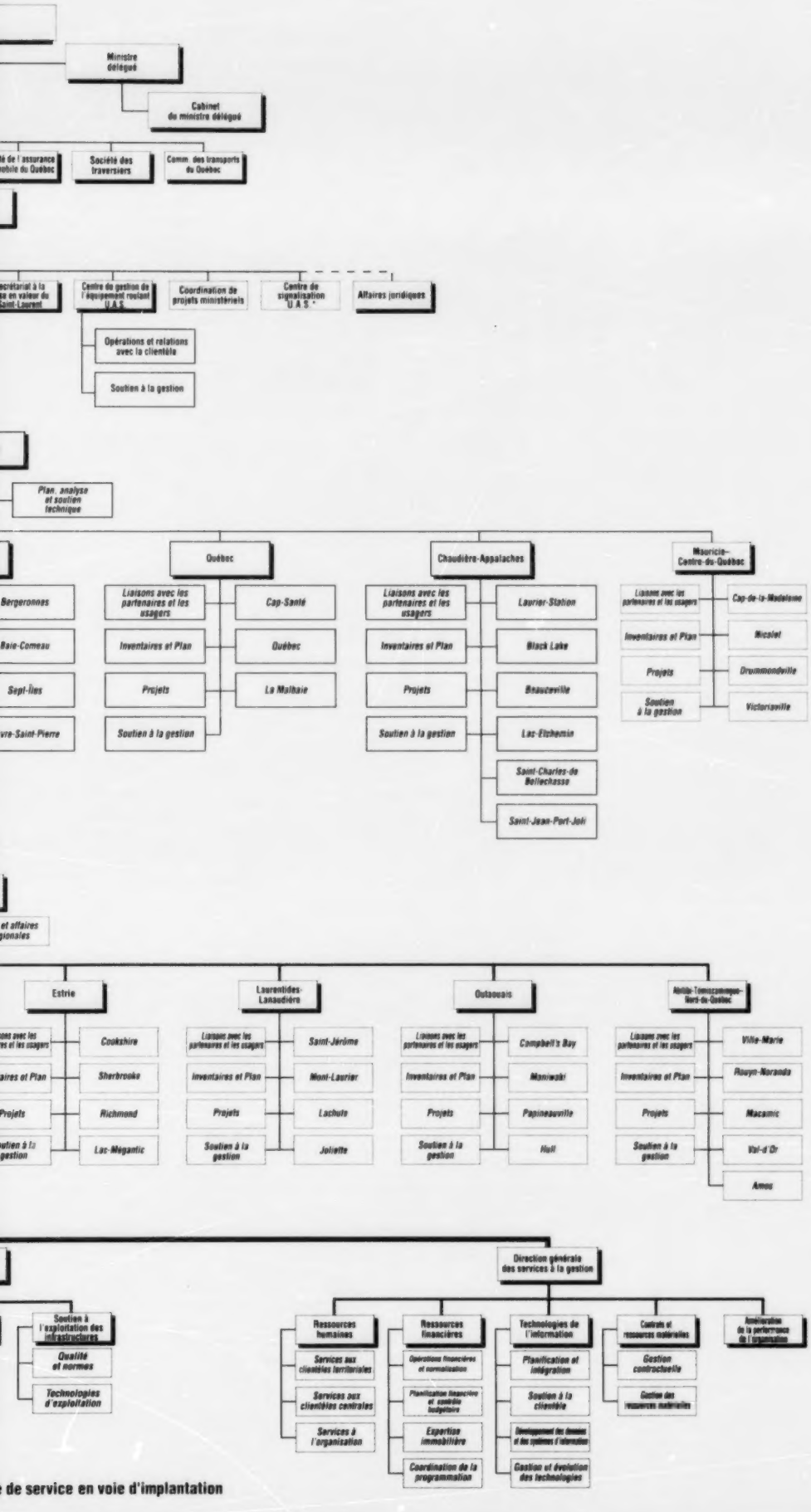
La différence considérable des normes de charges et de dimensions des véhicules entre le Québec et l'Ontario complique singulièrement le travail des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Afin de réduire les écarts pour certains types de véhicules, les représentants des ministères des Transports du Québec et de l'Ontario ont convenu d'un projet d'entente.

Transports
Québec

ORGANIGRAMME



* Uni



André Trudeau, Sous-ministre

31 mars 2000

Québec

de service en voie d'implantation

Ce projet prévoit donc des dispositions visant à rendre plus compatibles les normes de charges et de dimensions des tracteurs semi-remorques à cinq, six et sept essieux. En permettant l'augmentation du parc de camions remorques pouvant circuler d'une province à l'autre avec la même charge autorisée, ce projet d'harmonisation aura pour effet de favoriser la compétitivité des entreprises québécoises, tout en facilitant l'application du contrôle routier.

L'encadrement de l'industrie du transport en vrac

Afin de minimiser les impacts économiques et sociaux de l'entrée en vigueur, le 1er janvier 2000, de l'abrogation de la partie III de la *Loi fédérale sur les transports routiers*, le Ministère a conclu avec l'Association nationale de camionneurs artisans indépendants (ANCAI) et l'Association de manufacturiers de bois de sciage du Québec (AMBSQ) deux ententes qui ont été signées le 14 octobre 1999.

Ces ententes portent sur des mesures législatives et administratives (organismes de courtage, contrat de transport dans le cadre des travaux routiers du Ministère, transport de bois dans les forêts publiques) nécessaires pour contrer les effets négatifs de la déréglementation. Comme suite à cette entente, l'Assemblée nationale a adopté, le 17 décembre 1999, la *Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac* qui, notamment, maintient pour une période de sept ans des clauses préférentielles d'embauche prévues aux contrats de construction et de réfection des routes accordés par le Ministère.

Le projet de Loi nº 89 (*Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac*), ainsi que les règlements relatifs à ce nouvel encadrement du camionnage en vrac ont été adoptés en décembre 1999 et sont en vigueur depuis le 1er janvier 2000 (à l'exception du projet de règlement sur le contrat de transport forestier). Les provinces limitrophes au Québec (Ontario, Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve) conviennent que le nouvel encadrement du vrac respecte les accords sur le commerce intérieur et acceptent de le respecter. Selon ce nouvel encadrement, les transporteurs de ces trois provinces acceptent de fonctionner selon les règles que le Québec s'est données et ont ainsi accès à la partie des contrats réservés aux organismes de courtage locaux.

Dans le secteur du transport des agrégats par des camions à benne basculante, regroupant 4 000 camionneurs, le Ministère désire, par le nouvel encadrement, accompagner les camionneurs, par des mesures transitoires, vers une déréglementation progressive de l'industrie qui entrerait en vigueur le 1er janvier 2007. Dans le secteur forestier, regroupant 2 000 camionneurs, l'AMBSQ et l'ANCAI ont négocié l'application d'un nouveau contrat forestier qui reste à être adopté par règlement.

Les normes nord-américaines sur l'arrimage des cargaisons

Afin d'accroître la sécurité routière et de faciliter les échanges commerciaux, le Ministère, de concert avec ses partenaires nord-américains, désire convenir d'une norme unique permettant d'uniformiser les exigences d'arrimage des cargaisons.

Dans la foulée du programme de recherche sur la sécurité des charges du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, un projet de modèle de règlement a été déposé au printemps 1999. Une consultation sur ce projet a débuté au Canada au printemps 1999 et devrait se poursuivre à l'été 2000 aux États-Unis. L'échéancier visé par les parties pour la mise en place de la norme dans les différentes administrations nord-américaines est l'été 2001, au plus tard.

3.2.1.3 La promotion du fleuve Saint-Laurent

Au cours du dernier exercice, le Ministère a réalisé plusieurs actions visant la promotion du fleuve Saint-Laurent comme voie de transport ou comme destination touristique notamment.

Ainsi, en ce qui concerne le transport maritime des pâtes et papier, le Ministère a participé activement aux assises biennales de l'organisation « Pulp and Paper International » qui se sont tenues au Centre des Congrès de Québec, en octobre 1999.

En mars dernier, le Ministère a assuré une présence remarquée, au nom du gouvernement du Québec, au « Seatrade Cruise Shipping Convention » de Miami Beach. Le Ministère y avait un important stand pour faire la promotion du fleuve Saint-Laurent comme destination de croisières internationales. Le Ministère a aussi réalisé des brochures et plusieurs articles promotionnels concernant les croisières internationales empruntant le fleuve Saint-Laurent.

En plus de ses interventions de promotion du Saint-Laurent sur la scène nationale et internationale, le Ministère a été étroitement lié à la préparation de la politique de transport maritime et fluvial. Il a participé activement à la préparation du document de consultation, ainsi qu'à l'organisation des séances de consultation tenues à Montréal et à Québec en juin dernier. Plus d'une soixantaine d'experts du transport maritime, d'entreprises et de personnes concernées par le transport maritime sont alors venues témoigner.

3.2.2 Axe d'intervention 2 :

Optimiser l'utilisation des services et des réseaux

Les besoins en déplacement augmentent et se diversifient de plus en plus. Résultat : le réseau routier est toujours plus sollicité alors que les autres modes sont sous-utilisés. Le Ministère favorise donc les actions visant l'utilisation optimale des services et des réseaux existants plutôt que l'ajout de nouvelles infrastructures et de nouveaux services, ce qui implique de canaliser les déplacements vers les modes les plus performants.

Ainsi, le Ministère a travaillé dans une perspective de développement intégré des transports au plan régional. Cela lui a permis d'identifier les orientations les plus judicieuses dans les plans de transport et de réviser le cadre institutionnel ainsi que l'aide gouvernementale relatifs aux programmes de transport collectif.

Le Ministère continue à soutenir financièrement le transport en commun, le transport adapté pour les personnes à mobilité réduite ainsi que les services pour les populations des territoires isolés.

En favorisant une meilleure utilisation des services et des différents réseaux, le Ministère encourage notamment la décongestion routière dans la grande région de Montréal.

3.2.2.1 La planification des transports

Au cours de l'année 1999-2000, le Ministère a intensifié la production des plans de transport régionaux. Il souhaite, ainsi que le milieu dans son ensemble, se doter d'outils efficaces lui permettant de prévoir, pour les territoires étudiés, les interventions qui répondront le mieux aux besoins de déplacements des personnes et des marchandises. Cette approche de planification globale vise aussi à intégrer des problématiques d'aménagement du territoire, de développement socio-économique et d'environnement.

La planification dans la région métropolitaine de Montréal

Dans la région de Montréal, les réseaux et les systèmes de transport doivent assurer de façon efficace les mouvements de marchandises et les déplacements d'une population en croissance constante. Le défi incontournable de la concurrence internationale exige que des mesures immédiates soient ainsi appliquées dans ce domaine pour assurer au Québec et particulièrement, à la région métropolitaine de Montréal, la prospérité ainsi qu'une place enviable sur la scène internationale.

Parallèlement, au plan environnemental, les accords de Kyoto ont notamment donné lieu à des engagements gouvernementaux de réduction de la consommation d'énergie et d'émissions polluantes qu'il est impératif de respecter.

Au cours des vingt dernières années, le ministère des Transports a contribué à l'essor économique du Québec en investissant dans la région métropolitaine des sommes importantes dans le développement des infrastructures routières ou de transport collectif. Le Ministère s'assurait alors que l'offre de transport répondait simplement à la demande, sans intervenir, ni remettre en question les conséquences liées aux choix de lieux de résidence et d'emploi.

Depuis, la situation du Québec a bien changé. Le cadre institutionnel en matière de transport en commun a été passablement modifié, les contextes social et économique évoluent très rapidement et les besoins en matière de transport ne sont plus les mêmes. Dans une société résolument axée autour des technologies informatisées, les entreprises recherchent plus de rapidité et de souplesse dans la réception et la livraison de marchandises. Quant à eux, les modèles de déplacements des personnes se modifient profondément, en raison d'un étalement urbain chronique.

Les résultats d'une vaste enquête sur la mobilité des personnes dans la région métropolitaine (Enquête Origine-Destination 1998), réalisée par l'ensemble des partenaires en matière de transport en commun, permettent d'évaluer les effets de ces changements sur le transport des personnes et confirment les intentions du Ministère.

L'Enquête de 1998 révèle en effet une croissance marquée des déplacements en automobile, doublée d'un recul sensible de l'achalandage du transport collectif. En conséquence, la part du marché du transport collectif passe, pour la période de pointe du matin, de 28 % en 1987 à 21 % en 1998.

De 1987 à 1998, la croissance de l'utilisation de l'automobile (+32 %) dépasse largement l'accroissement de la population (+10 %) et s'explique principalement par le vieillissement de la population, la participation grandissante des femmes au marché du travail et l'éloignement des nouveaux lieux de résidence associé à l'étalement urbain.

Par ailleurs, le nombre de déplacements internes à la CUM n'a crû que de 6 % durant cette période alors que les déplacements internes à la banlieue augmentaient de 40 % et que les déplacements entre le domicile et le travail et entre la banlieue et la CUM croissaient de 17 %. Cette répartition des déplacements sur le territoire exige aussi des solutions adaptées.

Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal

Le Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal, dont la réalisation s'échelonnera sur une période de 10 ans, s'articule autour de quatre orientations :

- privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise;
- privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de développement économique, d'aménagement et d'environnement;
- donner la priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport existants;
- assurer l'équité et l'efficacité du financement.

En s'appuyant sur ces orientations, le ministère des Transports a élaboré le plan de gestion des déplacements visant des objectifs simples et directs :

- diminuer le nombre de points de congestion;
- augmenter l'utilisation du transport en commun;
- accroître l'efficacité du transport des marchandises;
- gérer la demande plutôt que d'y réagir.

Rendu public au début du mois d'avril 2000, le plan de gestion des déplacements propose une combinaison d'actions qui mettent en relation, entres autres, la conservation des équipements et des infrastructures actuels, des mesures de gestion de la demande ainsi que l'amélioration et le développement du réseau routier et du transport en commun. La stratégie retenue interpelle les acteurs et les institutions de la région métropolitaine de Montréal, qui auront à intervenir dans leurs domaines de responsabilité, en complémentarité avec les orientations et les axes d'intervention retenus par le Ministère.

C'est dans ce contexte que le plan de gestion des déplacements prévoit une stratégie d'intervention prioritaire que le Ministère entend mener à terme, au cours des dix prochaines années. Elle repose sur un éventail d'actions complémentaires et indissociables les unes des autres, visant tout autant le réseau routier stratégique que les réseaux de transport en commun, ainsi que la gestion de la demande de transport.

Le programme de décongestion dans la région métropolitaine de Montréal

Afin de pouvoir intervenir rapidement pour améliorer la fluidité de la circulation dans la grande région de Montréal, le ministre des Finances annonçait, dans le Discours du budget 1997-1998, que 50 M$ y seraient investis à chacune des trois années subséquentes, en plus de la programmation régulière.

En 1999-2000, dernière année du programme spécial, le Ministère a terminé la construction des échangeurs Woodland et Morgan de l'autoroute 20 à Beaconsfield et Baie d'Urfée. Le coût total de ce projet, incluant la contribution des partenaires, s'élève à près de 25 M$, dont 1,2 M$ a été dépensé en 1999-2000.

Le programme a aussi permis de financer, au coût de 3,6 M$, les études sur d'autres projets d'amélioration devant être inclus dans le Plan de gestion des déplacements :

— l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine (A 40);

— le réaménagement de l'échangeur Dorval de l'autoroute 20.

Au chapitre du développement du réseau routier, un montant de plus de 45 M$, incluant la contribution des partenaires, a notamment été consacré à la réalisation des projets suivants :

— la construction de l'échangeur Concorde de l'autoroute 15 à Laval;

— la construction de l'avenue Souligny à Anjou;

— le prolongement de l'autoroute 25 à Anjou et à Montréal;

— la construction de l'échangeur Édouard à la jonction des routes 112 et 116.

Le plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale

Le plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale, sur lequel le MTQ travaillait avec les partenaires depuis quelques années, a été complété et rendu public en avril 2000.

Résultant d'un examen rigoureux de la situation du transport pour l'ensemble de la région, le plan propose des solutions adaptées à la réalité urbaine de la capitale, respecte les besoins exprimés et identifie les défis à relever au cours des dix prochaines années.

Des axes d'intervention ont été privilégiés, soit :

- gérer la croissance de la demande en transport, notamment par la consolidation, l'amélioration et le développement du transport en commun, par l'amélioration de la circulation sur des tronçons d'autoroutes qui présentent des difficultés et par l'adoption de mesures pour inciter les citoyens à changer leurs habitudes de transport;
- faciliter l'accès à la capitale, tout en assurant la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation, par l'amélioration de la sécurité et de la fluidité du réseau routier supérieur et de son arrimage avec les autres réseaux, par la mise en valeur de la capitale nationale et par la mise en place des

conditions nécessaires au développement et à la diversification de l'économie;

- assurer la fonctionnalité et le développement des activités ferroviaires, portuaires et aéroportuaires, par la conservation et l'amélioration des accès routiers au port et à l'aéroport et par des interventions favorisant la multimodalité et le développement des infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires;
- améliorer la qualité de vie des citoyens, par des mesures d'atténuation de la pollution visuelle et sonore et par un soutien à l'utilisation du vélo.

Pour les cinq premières années de mise en œuvre du Plan, des actions prioritaires ont été prévues, certaines interpellant directement les partenaires du Ministère, dont, au premier rang, les municipalités.

Voici quelques-unes des actions prévues, en partenariat avec les municipalités :

- le réaménagement de l'avenue Dufferin afin de mieux l'intégrer à la trame urbaine;
- le prolongement de l'axe Du Vallon sous la forme d'un boulevard urbain;
- l'amélioration du boulevard Laurier et de son prolongement (le chemin Saint-Louis, Grande-Allée);
- le prolongement du boulevard François-de-Laval, entre les autoroutes Dufferin-Montmorency et Félix-Leclerc.

Dans le but de favoriser l'amélioration du système de transport en commun, le Plan prévoit diverses actions telles que l'aménagement de nouvelles voies réservées, un programme d'incitation au covoiturage, le financement de l'étude d'opportunité d'un système léger sur rail dans l'agglomération de la capitale et la réalisation des dernières étapes de l'étude du projet de liens interrives conduisant à la mise en place d'un réseau régional de transport collectif.

Par ailleurs, diverses mesures assurant la consolidation du réseau d'infrastructures routières, tout en bonifiant ou en corrigeant certains éléments, ont aussi été prévues. Parmi ces mesures, il est à noter le réaménagement d'échangeurs autoroutiers (à l'intersection des autoroutes Du Vallon et Charest ainsi qu'à l'intersection de l'autoroute Jean-Lesage et de la Route Lagueux) de préférence à la construction de nouveaux échangeurs, la mise en œuvre de nouveaux moyens de gestion de la circulation dans l'axe des ponts, le doublement des voies de l'autoroute 73 jusqu'à Stoneham et la correction du goulot d'étranglement de l'autoroute Henri-IV, à la hauteur des échangeurs de l'autoroute Charest et du boulevard Hamel.

La mise en valeur de la capitale nationale : plan d'action du ministère des Transports

En juin 1998, le gouvernement du Québec rendait publique la *Politique relative à la capitale nationale*. Cette politique a pour but de promouvoir la capitale, reconnue comme destination touristique exceptionnelle et joyau du Patrimoine mondial de l'Unesco, d'affirmer l'identité québécoise sur le plan national et international tout en accordant une attention particulière à son développement économique.

Le plan d'action du ministère des Transports du Québec vient appuyer les deux grandes orientations stratégiques de la Politique. Il contribue de façon plus spécifique à la réalisation des engagements pris par le gouvernement pour soutenir deux axes d'intervention, soit la mise en valeur de la capitale nationale et la mise en place des conditions nécessaires au développement, à la consolidation et à la diversité de l'économie.

Annoncé le 12 octobre 1999 et représentant des investissements de 7 M$, le plan présente les actions que le Ministère entend réaliser sur un horizon de trois ans (1999-2002).

Au niveau de la mise en valeur de la capitale nationale, les engagements du Ministère portent notamment sur :

- l'amélioration des principales voies d'accès à la capitale : les autoroutes Jean-Lesage, Félix-Leclerc et Dufferin-Montmorency, ainsi que le boulevard Sainte-Anne;
- l'aménagement d'un parcours cérémoniel : autoroute Duplessis et boulevard Champlain;
- la mise au point d'une signalisation touristique distinctive : signalisation d'accueil et des sites exceptionnels.

En ce qui concerne les conditions nécessaires au développement, à la consolidation et à la diversification de l'économie, les engagements du gouvernement visent, notamment à :

- soutenir la démarche de privatisation et de promotion de l'Aéroport international Jean-Lesage;
- confirmer le rôle portuaire de la capitale nationale;
- appuyer la mission et les travaux de la Table de concertation sur les activités portuaires de la capitale.

Les principaux travaux réalisés en 1999-2000 ont porté sur l'amélioration de la signalisation d'accueil, au coût de 100 000$, et sur l'amélioration de la gestion de la végétation dans les emprises autoroutières, au coût de 60 000$.

Plusieurs autres projets ont été amorcés en 1999 et des travaux beaucoup plus importants seront réalisés au cours de la prochaine année, entre autres sur le boulevard Sainte-Anne et l'autoroute Duplessis. De plus, les concepts d'aménagement de la halte routière de Saint-Nicolas, du parcours cérémoniel (autoroute Duplessis et boulevard Champlain) et celui du réaménagement de l'avenue Dufferin, près de l'Assemblée nationale, ont débuté.

Les plans de transport régionaux

En Outaouais, depuis le lancement du plan de transport régional, en 1996, le Ministère et ses partenaires ont conjugué leurs efforts pour le mettre en œuvre. Au cours de la dernière année, une série d'interventions ont ainsi été réalisées, conformément aux orientations énoncées, tant en ce qui concerne la conservation que l'amélioration et le développement du réseau routier. Première à s'être dotée d'un plan de transport, l'Outaouais a aussi procédé à l'évaluation annuelle du plan en complétant un bilan pour l'année 1998.

Dans la région du Saguenay–Lac-St-Jean-Chibougamau, le diagnostic préliminaire du plan de transport régional a été réalisé et la consultation est amorcée.

En Mauricie–Centre-du-Québec, deux plans de transport distincts sont en préparation. Dans les deux cas, il y a eu dépôt du diagnostic et présentation aux élus ainsi que début de rédaction de la proposition de plan.

Sur la Côte-Nord, des consultations sur le document Vision des transports ont débuté au printemps 1999 avec la MRC de Caniapiscau, mais ont été suspendues depuis à la demande des autres MRC. Elles devraient reprendre à l'automne 2000.

La réalisation du plan de transport de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine a été amorcée en 1999-2000 et en est rendue à la phase d'élaboration du diagnostic.

Le plan de transport du Bas-Saint-Laurent en est à la phase préparatoire.

Pour ce qui est du plan de transport de la Chaudière-Appalaches, les travaux ont débuté en 1999-2000. La phase préparatoire est terminée et les études préliminaires du diagnostic sont amorcées.

Pour les sous-régions de Charlevoix, Charlevoix-Est et Portneuf, les travaux sont à la phase préparatoire.

Dans les Laurentides, la proposition de plan de transport a été publiée et les principaux partenaires ont été consultés sur le sujet. Le rapport de consultation et la version définitive du plan seront publiés au cours de l'année 2000-2001.

L'élaboration des autres plans de transport chemine et, dans plusieurs cas, les études techniques sont terminées. Le diagnostic transport est établi pour les régions de l'Abitibi-Témiscamingue et de Lanaudière et le sera sous peu pour la région de l'Estrie.

Les régions de l'Est et de l'Ouest de la Montérégie ont amorcé la préparation du plan de transport de la région. Dans ce cas, il a été préférable d'attendre le dépôt du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine pour s'assurer d'une intégration et d'une harmonisation adéquate avec les orientations et objectifs poursuivis.

3.2.2.2 Le maintien et le développement des systèmes de transport

La cession des terminaux de traversiers du gouvernement fédéral au gouvernement du Québec

En 1994, le gouvernement fédéral publiait sa politique maritime nationale confirmant son intention de céder les ports et les terminaux de traversiers en offrant une compensation financière pour la reprise de ces infrastructures. Des discussions préliminaires avaient eu lieu auparavant entre les représentants du Ministère et de Transports Canada visant à identifier les terminaux stratégiques pour le Québec. Au nombre de dix, ces terminaux étaient ceux de : Baie-Comeau, Matane, Saint-Siméon, Rivière-du-Loup, Montmagny, Saint-Antoine-de-l'Île-aux-Grues, l'Isle-aux-Coudres, Saint-Joseph-de-la-Rive, Saint-Ignace-de-Loyola et Sorel.

Le ministère des Transports a donc entrepris des négociations en octobre 1998 afin d'obtenir une entente globale sur la reprise de ces terminaux. En novembre 1999, le comité de négociation est parvenu à une entente avec Transports Canada sur le projet de cession et sur une compensation financière de 36,3 M$. Le projet d'entente a été approuvé par le gouvernement du Québec le 29 mars 2000 et l'entente finale, conclue le 19 juin 2000, a permis le transfert des terminaux à la Société des traversiers du Québec.

Les traverses étant considérées comme le prolongement du réseau routier, le transfert des terminaux de traversiers permet dorénavant au Québec d'être maître de l'ensemble de son réseau routier et de ses liens maritimes stratégiques.

La cession des aéroports fédéraux aux municipalités

En juillet 1994, le gouvernement fédéral a rendu publique sa *Politique nationale des aéroports* prévoyant son retrait de la propriété, de l'exploitation et, dans une grande mesure, du financement de ses aéroports, à l'exception de neuf aéroports situés en ré-

gions éloignées. Au Québec, 16 aéroports, dont ceux des principaux centres régionaux, sont concernés par cette politique.

Au cours des dernières années, les déficits d'exploitation des aéroports visés par la politique fédérale ont considérablement diminué. Toutefois, il n'en demeure pas moins que les enjeux financiers peuvent s'avérer substantiels pour les municipalités ou les organismes désireux de les prendre en charge, surtout que Transports Canada conserve la responsabilité de la réglementation relative aux normes d'exploitation et de sécurité des aéroports. Aussi, pour permettre aux municipalités de cerner tous les enjeux d'une éventuelle prise en charge de leur aéroport, le Ministère leur fournit un soutien technique et administratif et procède à un examen systématique de leur plan d'affaires.

La remise en état des lignes ferroviaires secondaires

Depuis la mise en vigueur, en juillet 1996, de la *Loi sur les transports au Canada*, le réseau ferroviaire québécois est en pleine restructuration. En vertu de cette loi, les lignes qui sont inscrites au plan de rationalisation des compagnies ferroviaires sont mises en vente ou abandonnées. Déjà, au Québec, près de 2 600 kilomètres de voies ferrées ont été abandonnés au cours des quinze dernières années par les grandes compagnies de chemin de fer, soit plus du tiers de leur réseau en territoire québécois.

Or, les chemins de fer jouent un rôle essentiel pour le transport des marchandises transitant par le port de Montréal ainsi que pour la desserte de régions qui, sans eux, demeureraient physiquement ou économiquement inaccessibles. La démarche de rationalisation des grandes compagnies de chemin de fer a donc des conséquences néfastes sur le développement économique du Québec car l'abandon du transport par rail amène nécessairement l'accroissement du transport par camion. Ce recours systématique au camionnage entraîne à son tour une détérioration accentuée du réseau routier, une diminution de la sécurité sur les routes en plus de causer plusieurs torts à l'environnement. De plus, dans une situation de forte concurrence et de libéralisation des échanges commerciaux, notamment avec les États-Unis, il s'avère indispensable de maintenir un réseau ferroviaire efficace car le train permet de transporter sur de longues distances, et à un coût relativement faible, des marchandises volumineuses ou de gros gabarit.

Bien que la nouvelle loi fédérale rende accessible aux petites entreprises l'acquisition des lignes ferroviaires abandonnées, l'opération demeure risquée en raison des coûts considérables nécessaires à la réfection de ces voies et de leur rentabilité limitée, compte tenu de la faible densité de la circulation. Dans ce contexte, et en raison de l'importance de maintenir un réseau ferroviaire bien structuré au Québec, le gouvernement, dans son budget de mars 1999, a réservé un montant de 19 M$ répartis sur cinq ans pour la remise en état des lignes ferroviaires secondaires. À cet effet, le Ministère a élaboré un programme d'aide financière ayant pour objectifs de :

- favoriser le maintien des infrastructures ferroviaires sur le territoire québécois en vue d'assurer l'intégrité du réseau et du système de transport du Québec;
- revitaliser le transport ferroviaire en vue d'en assurer la complémentarité avec les autres moyens de transport et permettre ainsi l'intermodalité.

Les modalités d'application du programme ont été approuvées en février 2000 et sa mise en place est prévue pour le début du mois d'avril 2000.

3.2.2.3 Le soutien au transport collectif

Au Québec, la très grande majorité des gens se déplacent en automobile sur un réseau routier qui nécessite des investissements massifs de la part du Ministère. Le transport collectif reste toutefois essentiel et c'est au Ministère qu'il revient d'en faciliter l'accès en fonction des critères suivants :

- utilité de regrouper les mêmes types de déplacement, principalement dans les secteurs les plus denses des agglomérations urbaines;
- nécessité de permettre ou de faciliter les déplacements des clientèles moins favorisées ou à mobilité réduite;
- nécessité de réduire la production de gaz à effet de serre et les différents types de pollution causés par le transport;
- nécessité de lier davantage les modes de transport à un aménagement plus rationnel du territoire.

Le soutien accordé par le Ministère au développement et au maintien de services de transport collectif se manifeste de diverses façons. Entre autres formes d'appui, il alloue une aide financière aux organismes qui offrent des services de transport en commun et de transport adapté.

Le transport en commun

L'aide au transport en commun prend les formes suivantes :

- Aide à l'exploitation destinée aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport opérant en périphérie des grandes agglomérations et dans les petites villes. Au total, cette aide s'élève à 17 M$ pour 1999-2000.

- Aide aux immobilisations destinée aux organismes publics de transport opérant dans les grandes agglomérations urbaines, ainsi qu'à l'Agence métropolitaine de transport dans la région métropolitaine de Montréal. Cette aide se chiffre à 171 M$ pour 1999-2000.
- Répartition du montant perçu pour le droit annuel de 30$ imposé dans le cadre du Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec. À ce montant s'ajoute, pour la région de Montréal, le produit de la taxe de 0,015 $ / litre sur le carburant.

Le transport adapté

En 1999, le Ministère a contribué financièrement à accroître la mobilité de 50 000 personnes handicapées en subventionnant près de 4,3 millions de déplacements. Les services de transport adapté sont offerts par 105 organismes qui desservent près de 900 municipalités du Québec. La contribution financière du Ministère s'est élevée à 43,5 M$ et elle a été accordée pour l'implantation, la consolidation, le développement et l'exploitation des services de transport adapté aux personnes handicapées.

Le programme subventionne 75 % de l'ensemble des coûts admissibles pour un service régulier de transport adapté. Le solde est payé par les municipalités participantes et par les usagers du service qui versent un tarif équivalent à celui déboursé par un adulte effectuant un trajet similaire sur un réseau régulier de transport en commun.

Le programme d'aide au transport terrestre des personnes

Le tableau 7 présente une répartition, par région administrative, des dépenses de transfert effectuées en 1999-2000 dans les secteurs du transport en commun et du transport adapté. Plus de 86 % de l'aide accordée au transport commun est composée des subventions aux immobilisations versées aux organismes publics de transport en commun (incluant la Communauté urbaine de Montréal pour le service de la dette du métro) et à l'Agence métropolitaine de transport. À celles-ci s'ajoutent principalement les subventions de fonctionnement destinées aux organismes municipaux et inter-municipaux de transport. L'aide au transport adapté correspond à l'ensemble des subventions versées aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport organisant de tels services sur une base volontaire, de même qu'aux organismes publics de transport en commun.

Tableau 7
L'aide au transport terrestre des personnes
Dépenses de transfert par région administrative en 1999-2000 (000$)

Région administrative		Transport en commun	Transport adapté	Total
11	Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	—	529,8	529,8
01	Bas-Saint-Laurent	96,8	845,5	942,3
02	Saguenay–Lac-Saint-Jean	1 051,8	1 559,7	2 611,5
03	Capitale nationale	10 289,2	3 962,5	14 251,7
12	Chaudière-Appalaches	834,2	1 230,2	2 064,4
04	Mauricie	1 109,5	1 021,0	2 130,5
17	Centre-du-Québec	320,7	555,6	876,3
05	Estrie	1 085,5	2 304,4	3 389,9
16	Montérégie	23 308,9	4 061,0	27 369,9
06	Montréal	145 232,0*	20 574,7	165 806,7
13	Laval	4 780,0	2 018,1	6 798,1
14	Lanaudière	2 290,0	1 211,8	3 501,8
15	Laurentides	3 878,2	790,8	4 669,0
07	Outaouais	3 891,3	1 715,0	5 606,3
08	Abitibi-Témiscamingue	61,5	642,8	704,4
09	Côte-Nord	63,1	387,1	450,2
10	Nord-du-Québec	—	64,9	64,9
Sous-total		**198 292,7**	**43 475,0**	**241 767,7**
Autres subventions				
Soutien aux organismes nationaux de promotion, divers		237,0	—	237,0
Total		**198 529,7**	**43 475,0**	**242 004,7**

* Ce montant inclut une somme de 6 035 253 $ versée à l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

3.2.2.4 Les mesures environnementales

Depuis 1992, soit peu de temps après sa ratification par le Canada, le Québec a adhéré aux principes et aux objectifs de la Convention de Rio sur les changements climatiques. Le Québec a également lancé son propre plan d'action en 1995. Les négociations internationales tenues sous l'égide de la Convention ont donné lieu au Protocole de Kyoto, au terme duquel l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'ici la période 2008 à 2012, est de 6 % pour le Canada. Dans cette optique, le gouvernement canadien a créé, dès 1998, un mécanisme de concertation portant sur les enjeux posés par cet objectif de réduction. C'est par sa participation à la Table de concertation sur les transports que le Québec contribue particulièrement à la réalisation de cet objectif.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec a mis sur pied un Comité interministériel sur les changements climatiques, lequel regroupe des représentants de quatorze ministères, dont le ministère des Transports. Ce comité doit formuler au gouvernement les recommandations nécessaires à l'élaboration d'une stratégie québécoise sur les changements climatiques.

3.2.3 Axe d'intervention 3 :

Faciliter l'accès aux produits touristiques

Le ministère des Transports intervient de façon significative dans le développement de l'activité touristique. Sur le réseau routier, la signalisation de destination qu'il met en place permet aux touristes et aux voyageurs de se rendre aux différents lieux et attractions touristiques que recèlent les régions du Québec.

De plus, le Ministère contribue à l'accroissement du tourisme par l'aménagement de pistes cyclables et par la gestion à des fins récréatives des emprises ferroviaires abandonnées. En 1999, il a mis en place un programme d'aide financière pour le développement de la Route verte.

3.2.3.1 La signalisation

Le plan global de signalisation de destination

De 1993 à 1996, une table de consultation composée des représentants des municipalités, des municipalités régionales de comté, des services policiers, du

CAA, des chroniqueurs de circulation, du ministère du Tourisme et du ministère des Transports a établi le diagnostic des problèmes liés à la signalisation de destination, de même qu'elle a identifié les solutions possibles. Cet exercice de consultation a guidé l'élaboration d'un plan global de signalisation de destination dont les objectifs sont :

— choisir des destinations municipales susceptibles de servir de repères pour quelque 2 500 intersections;

— assurer la continuité de la route jusqu'aux destinations retenues;

— permettre le repérage des routes du réseau supérieur à partir des noyaux urbains et du réseau municipal.

La signalisation touristique

Soucieux de contribuer activement à la promotion des produits touristiques, le Ministère a élaboré, depuis deux ans, une nouvelle norme de signalisation des routes et des circuits touristiques. À titre d'exemple, il convient de mentionner la signalisation particulière de la Route des Navigateurs et du Chemin du Roy. De plus, un comité provincial a été formé afin d'analyser les nouvelles demandes de signalisation pour les circuits actuels et pour de nouveaux itinéraires. Ce comité est composé de représentants du ministère des Transports, de Tourisme Québec et des Associations touristiques régionales associées du Québec.

3.2.3.2 La Route verte

Dans sa volonté de promouvoir le vélo sur son territoire, le gouvernement du Québec a mis sur pied un programme d'aide financière au développement de la Route verte. Administré par le ministère des Transports, ce programme totalise 18 M$ de dollars sur un horizon de cinq ans. Il offre des subventions couvrant 25 % des coûts admissibles des projets présentés. En 1999-2000, 2,24 M$ ont été accordés en subventions à des municipalités et à des organismes.

De plus, le ministère des Transports a investi 5 M$ dans son propre réseau routier, dont 3,9 M$ pour le tracé de la Route verte. Les aménagements du Ministère ont porté principalement sur l'asphaltage des accotements et la signalisation, nécessitant la somme de 2,3 M$. Pour 1999-2000, l'investissement total du Ministère s'élève à 7,3 M$. Sur les 4 149 km couverts par le projet de la Route verte, 2 005 km sont réalisés, soit 48 % du projet total. La Route verte relie actuellement 64 municipalités régionales de comté et 377 municipalités.

3.3 Orientation 2 :

Assurer la mobilité et la sécurité des usagers

Pour s'assurer que les services et les réseaux routiers sous sa responsabilité répondent aux besoins de déplacements de la population et respectent les normes de confort et de qualité généralement reconnues, le Ministère consacre chaque année des efforts considérables à l'amélioration de la qualité des infrastructures et des équipements. Au même titre, considérant les conséquences aux plans social et économique des décès et des blessés graves causés par les accidents, le Ministère continue d'accorder la priorité à l'amélioration de la sécurité sur les réseaux routiers.

Pour maximiser l'efficience de ses interventions en ce domaine, le Ministère a donc privilégié, au cours de l'année, le développement de nouveaux outils destinés à assurer l'intégrité des infrastructures, tout comme le recours à l'innovation technologique et à des moyens permettant la gestion efficace et sécuritaire des réseaux et des systèmes de transport. C'est ainsi qu'environ 65 activités de recherche ont été mises de l'avant au cours de 1999-2000.

L'un des objectifs du Ministère consiste également à augmenter sa contribution à la recherche universitaire de même qu'aux organismes qui œuvrent dans le domaine des transports. Pour ce faire, il a maintenu son appui à l'Association québécoise du transport et des routes, à l'Association des transports du Canada, au Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines et à divers autres organismes. Le Ministère s'est aussi associé à d'autres partenaires pour le financement de la *Chaire industrielle sur le béton projeté et les réparations de béton* de l'Université Laval et la chaire *Environnement : paysage et interventions* de l'Université de Montréal. De plus, par l'entremise du Centre québécois de transfert de technologie routière, le Ministère a maintenu son objectif de faire connaître ses résultats de recherche et d'expérimentation dans le secteur des nouvelles technologies ou, d'une façon plus générale, de partager son savoir-faire dans le domaine routier.

Par ailleurs, en avril 1999, le Ministère a annoncé la création du Programme de recherche universitaire en sécurité routière (volet 1999-2004) qu'il mènera en partenariat avec la Société de l'assurance automobile du Québec et le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche. En encourageant la collaboration et la coordination des efforts des différents partenaires, ce programme a pour objectif de développer les secteurs de recherche en sécurité routière qui revêtent une importance majeure pour le Québec.

Chaque projet de recherche réalisé dans le cadre de ce programme s'inscrit dans un axe prioritaire identifié par les deux partenaires. Les projets en cours pour le compte du ministère des Transports portent sur :

- les méthodes d'évaluation des impacts sur la sécurité routière des différents types d'accès à la propriété riveraine;
- l'élaboration d'un guide de sécurité sur les carrefours isolés en milieu rural ou peu urbanisé;
- l'évaluation de l'impact du profil transversal de la route (largeur de la chaussée, présence de trottoirs, etc.) sur les vitesses pratiquées au sein des traversées des petites agglomérations;
- l'établissement d'une méthode de calcul de la valeur d'une vie humaine et pour les études avantages – coûts des interventions en sécurité;
- le développement d'indices de sécurité des voies cyclables;
- l'évaluation de l'efficacité des dispositifs de présignalement installés sur un autobus scolaire dans des conditions de visibilité difficiles;
- l'élaboration d'une méthode multicritère de classification des sites routiers potentiellement dangereux au regard des infrastructures routières.

Les retombées escomptées de ces projets sont nombreuses et indispensables à plusieurs égards : meilleure information et prise de décision, évolution et mise à jour de dispositions législatives et réglementaires, meilleure connaissance de phénomènes en émergence, acquisition de données pour fins d'analyse, recherche de solutions novatrices et économiques, gain de productivité et évaluation des interventions du Ministère.

3.3.1 Axe d'intervention 4 :

Améliorer la qualité des infrastructures et des équipements

Le Québec est doté d'un réseau de transport multimodal qui dessert l'ensemble des régions et des marchés extérieurs. Il s'agit d'un réseau moderne, bien structuré, qui a exigé des investissements importants au cours des années 1960 et 1970. La valeur de remplacement de ce réseau est estimée aujourd'hui à plus de 65 G$. Le Ministère maintient une gestion efficace de ses infrastructures de manière à les préserver et à en améliorer la qualité au moindre coût possible. C'est dans cette perspective que le Ministère a planifié ses interventions en 1999, lesquelles se sont traduites, entre autres, par son soutien financier au réseau routier municipal et aux infrastructures ferroviaires.

3.3.1.1 La planification des interventions

Le plan de gestion des infrastructures de transport 1995-2000

Considérant l'importance de disposer d'infrastructures de transport adéquates pour favoriser le développement socio-économique du Québec, le gouvernement s'engageait, dans le Discours du budget 1997-1998, à hausser les investissements prévus dans le réseau routier. Les objectifs poursuivis par ce programme d'investissement sont :

- assurer une meilleure conservation du réseau routier;
- maintenir l'effort destiné à l'amélioration du réseau routier;
- adapter le réseau à l'évolution des besoins de déplacement en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes.

Pour la mise en œuvre de ce programme, le Ministère s'est appuyé sur un plan quinquennal de gestion des infrastructures de transport. En se basant sur l'état du réseau et des besoins prévisibles, le Plan de gestion des infrastructures de transport 1995-2000 précisait les objectifs que le Ministère comptait atteindre en l'an 2000 quant à la qualité de ses infrastructures routières ainsi que les ressources financières nécessaires à son application. Ce plan a donc guidé l'action du Ministère depuis 1995, orienté ses choix budgétaires et permis une meilleure affectation des ressources.

Avec l'année 1999-2000, la période couverte par le Plan de gestion des infrastructures de transport 1995-2000 s'achève. Au cours de l'année qui vient, le Ministère dressera un bilan des interventions réalisées au cours des cinq dernières années au regard de l'atteinte des objectifs adoptés dans ce plan.

L'évaluation des structures

Le réseau routier placé sous la responsabilité du ministère des Transports dispose de 4 700 ouvrages d'art évalués à 6 G$ et le milieu municipal, de 4 400 structures dont la valeur atteint tout près de 990 M$.

Avec le vieillissement des structures et l'augmentation importante du volume de transport des personnes et des marchandises, l'évaluation des structures est devenue, au cours des dernières années, une activité indispensable à l'orientation des choix du Ministère en matière de conservation et d'amélioration du réseau routier québécois.

L'évaluation des structures guide les gestionnaires dans leur prise de décision. Elle établit le niveau de dégradation de chacune des structures implantées sur le réseau routier, de telle sorte que les ouvrages

présentant les risques les plus sérieux soient réparés en premier lieu et que les charges permises sur les ponts jugés faibles soient limitées par affichage.

Au cours de l'automne 1999, pour l'activité *Évaluation de la capacité portante des ponts*, l'implantation d'un système de qualité respectant le haut niveau d'exigence de la norme ISO 9001 a été entreprise, le Ministère démontrant ainsi son souci constant d'améliorer ses façons de faire.

Le système de gestion des chaussées

Le Ministère est en train de développer un système de gestion des chaussées qui permettra de mieux définir les scénarios d'intervention. Les actions qui avaient été prévues à cette fin au cours de l'année ont été entièrement réalisées, à savoir la formation du personnel appelé à utiliser ce système ainsi que l'élaboration de modèles d'évaluation des chaussées qui serviront à mieux prévoir leur vieillissement et qui permettront, par conséquent, d'identifier les mesures à prendre pour contrer leur dégradation.

De plus, le Ministère a mis en place une méthodologie d'analyse multicritère qui permettra d'optimiser les choix d'interventions sur le réseau.

L'exploitation des réseaux de transport

Le départ à la retraite de plusieurs employés a amené le Ministère à entreprendre, en 1999, une réflexion sur les ajustements à faire afin d'adapter l'organisation de ses ressources à cette nouvelle réalité, tout en s'assurant de maintenir des produits et des services en mesure de répondre adéquatement à l'évolution des besoins des usagers.

Pour les centres de services, qui constituent le premier niveau d'intervention tant sur le réseau routier qu'auprès des usagers et des partenaires, l'exercice a donné lieu à la redéfinition et à la restructuration de l'ensemble des activités d'exploitation. Il s'agissait d'obtenir une vision globale de tous les éléments que comportent les infrastructures routières, à partir d'une connaissance à jour de leur état et de leur fonctionnement, afin de les intégrer à la planification des interventions. Pour les usagers de la route, cela signifiera, notamment, une sécurité accrue sur le réseau grâce à une meilleure capacité d'intervention en situation d'urgence qui viendra s'ajouter à des services déjà disponibles comme l'état des routes et info-travaux.

De plus, la constitution de banques de défectuosités relevées sur les divers éléments du réseau, ainsi que la planification et la réalisation des travaux par lots de travail, rendront plus efficaces les opérations d'entretien courant et périodique et contribueront à l'amélioration de la qualité du réseau.

La viabilité hivernale

En mars 1998, le ministère des Transports revoyait son approche en matière de viabilité hivernale. Les nouvelles orientations visaient à rendre plus efficaces pour l'usager les nombreuses facettes de l'entretien d'hiver tout en maintenant au cœur des préoccupations du Ministère la sécurité du réseau et celle des usagers.

Les principales mesures adoptées en ce sens ont porté sur les points suivants :

- allongement de la durée des contrats de déneigement en pré et en post-saison hivernale pour s'assurer de la disponibilité immédiate des équipements de déneigement en cas de précipitations imprévues;
- ajout de véhicules pour permettre un service de déneigement plus rapide;
- utilisation accrue des matériaux de déglaçage (sel et abrasifs) afin de rendre les déplacements des usagers de la route plus sécuritaires;
- réalisation rapide d'opérations spécifiques de déneigement et de déglaçage à certains points critiques du réseau, tels des couloirs de poudrerie et des lieux propices à la formation de la glace noire.

Pour l'exercice 1999-2000, le MTQ a accordé 365 contrats de déneigement pour un montant de 46,9 M$. De ce nombre, 225 contrats ont été conclus avec des municipalités pour un prix total de 9,1 M$ et 140 avec des entrepreneurs pour un coût total de 37,8 M$. Environ 720 contrats de déneigement sont en cours d'exécution à chaque année.

Tableau 8
Répartition des contrats adjugés en 1999-2000 (M$)

	Coût estimé	Prix des marchés	Nombre
Déneigement	47,1	46,9	365

La majorité des contrats de déneigement sont accordés pour une année avec option de renouvellement pour les deux années subséquentes. Plus de 93 % des contrats incluent la fourniture des matériaux (sel et abrasifs) par l'entrepreneur ou par la municipalité, selon un approvisionnement libre ou auprès du Ministère.

Enfin, le Ministère a mené une campagne d'information et de publicité sur la Sécurité routière en conditions hivernales. Cette campagne avait pour objectif d'inciter les usagers à la prudence sur la route en hiver en les informant des risques particuliers à cette saison et des efforts consentis pour leur offrir les meilleurs

conditions possibles. De façon plus précise, il s'agissait de démontrer aux usagers de la route l'importance de s'adapter aux conditions hivernales, en préparant d'abord leur véhicule en conséquence, en s'informant ensuite des conditions routières qui prévalent et, surtout, en modifiant leur façon de conduire. Cette campagne a reçu deux distinctions à l'occasion du 41e Concours de création du Publicité Club de Montréal qui s'est tenu en mai 2000. Le Ministère s'est alors vu remettre deux Coqs d'argent : le premier dans la catégorie *Sociétales / Grandes causes humanitaires*, décerné pour le blitz médiatique de la campagne de sensibilisation pendant la période des Fêtes 1999; le deuxième, dans la catégorie *Radio/ Services*, pour l'un des deux messages radiophoniques diffusés durant cette même période.

L'étude d'impact publicitaire réalisée à la fin de la dernière campagne révèle qu'une proportion toujours croissante de la population équipe son véhicule de quatre pneus d'hiver. Ce thème a lui aussi été abondamment exploité par le Ministère au cours des dernières années, grâce à la collaboration, notamment, des partenaires provenant de l'industrie du pneu.

Malgré les progrès réalisés, les conditions hivernales demeurent un piège pour maints conducteurs téméraires. Afin de maintenir les acquis et de convaincre les récalcitrants dont l'insouciance est souvent en cause dans plusieurs accidents graves, le Ministère poursuivra ses efforts de sensibilisation en matière de sécurité en conditions hivernales.

3.3.1.2 Les investissements dans le réseau routier

À la suite de la création, en 1996, du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR), considérant l'importance de disposer d'infrastructures adéquates pour favoriser le développement socio-économique du Québec, le gouvernement s'engageait, dans le Discours du budget 1997-1998, à hausser au cours de la prochaine période triennale les investissements prévus dans le réseau routier.

Pour 1999-2000, les investissements sur le réseau routier s'élèvent donc à plus de 700,2 M$, ce qui représente une hausse de près de 37,6 M$ par rapport à la période 1998-1999.

La conservation du réseau routier

En 1999-2000, environ 129,6 M$ ont été consacrés à l'exécution de travaux de conservation des chaussées : 56,7 M$ pour la pose de couches d'usure, 68,2 M$ pour le renforcement et la reconstruction des infrastructures routières et 4,7 M$ pour la réalisation de divers travaux de réfection de chaussées et d'autres éléments de la route. Avec ces travaux, le Ministère est ainsi intervenu sur 1 092 kilomètres du réseau routier.

Pour ce qui est des structures (ponts et viaducs), le Ministère a investi 94,8 M$ pour l'exécution des travaux nécessaires à leur entretien, à leur renforcement ou à leur remplacement. C'est ainsi que 188 ponts ou structures ont été réparés, renforcés ou remplacés. Au cours de la dernière année, ces interventions ont permis de maintenir l'état et la fonctionnalité des structures.

L'amélioration du réseau routier

Diverses interventions réalisées sur le réseau routier en 1999-2000 avaient pour principaux objectifs de réduire le nombre d'accidents et d'améliorer la fluidité de la circulation. La correction de courbes et de pentes, l'élargissement de voies et d'accotements, la pose de glissières de sécurité pour la protection contre les objets fixes ainsi que l'amélioration de la signalisation sont autant de gestes qui ont été posés en ce sens.

Ces interventions ont nécessité des déboursés de 154,8 M$, incluant les investissements prévus dans le cadre du programme spécial de décongestion du réseau routier à Montréal.

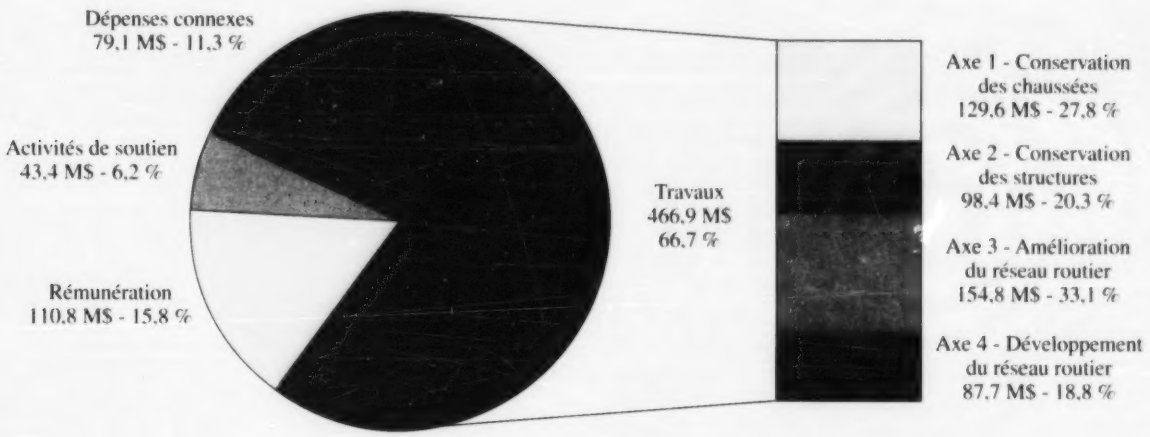
L'adaptation du réseau à l'évolution des besoins de déplacement en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes

À ce chapitre, les interventions ministérielles ne se limitent pas exclusivement aux interventions routières. Avant d'envisager la construction de nouveaux axes routiers ou l'augmentation de la capacité des axes existants, il faut considérer certaines mesures favorisant une meilleure gestion de la demande, notamment l'apport du transport en commun. Toutefois, des travaux de prolongement ou d'élargissement routier peuvent s'avérer nécessaires. Ainsi, le Ministère a consacré en 1999-2000 quelque 88 M$ à ce type de projet de développement.

Les principaux projets d'investissements majeurs dans les infrastructures

L'annexe 1 présente, pour chaque région administrative, les principaux projets ayant nécessité des investissements majeurs dans les infrastructures pour l'année courante ainsi que le coût de chaque projet.

Figure 2
La ventilation des dépenses du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (700,2 M$)



3.3.1.3 Le soutien financier

L'impact économique des dépenses sur le réseau routier

Au cours de l'année 1999, le Ministère a réalisé différents travaux sur le réseau routier relevant de sa compétence. De plus, il a accordé une aide financière pour l'entretien et l'amélioration du réseau routier local de même que pour la réfection des ponts et autres ouvrages d'art placés sous la juridiction des municipalités.

Globalement, l'ensemble de ces travaux a atteint la somme de 1,3 G$. Ils ont permis au Ministère d'offrir un réseau sécuritaire à l'ensemble des citoyens et une accessibilité aux marchés pour les entreprises. En plus de ces impacts majeurs, ces investissements signifient toujours un apport considérable au niveau du maintien ou de la création d'emploi. En effet, le Ministère a maintenu ou créé au Québec quelque 17 066 emplois, dont 10 574 emplois directs et 6 492 emplois indirects.

Le programme d'aide à la voirie locale

Depuis le 1er avril 1993, les municipalités se sont vues transférer la responsabilité de l'entretien, l'été comme l'hiver, des 31 500 km de routes locales. Ce réseau a comme vocation principale de donner accès à la propriété riveraine. De plus, la responsabilité des ponts et des autres ouvrages d'art localisés sur ce réseau leur a également été transférée. Afin de permettre aux municipalités d'assumer ces nouvelles responsabilités, divers programmes d'aide financière ont été mis en place :

— programme d'aide à l'entretien;

— programme d'aide à l'amélioration;

— programme d'aide à la réfection des ponts.

En 1999-2000, 130,7 M$ ont été consacrés à ces programmes, soit 87,6 M$ pour le Programme d'aide à l'entretien, 29,1 M$ pour le Programme d'aide à l'amélioration et 14 M$ pour le Programme d'aide à la réfection des ponts. Le tableau 9 illustre la répartition par région administrative des subventions payées aux municipalités.

Tableau 9
La répartition par région administrative des subventions versées en 1999-2000 pour l'aide financière au réseau routier municipal (000 $)

Région administrative	Prise en charge du réseau local	Chemins à double vocation	Passages à niveau	Amélioration des chemins municipaux	Réfection des ponts	Total 1999-2000	Total 1998-1999
11 Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	2 177,8	40,5	144,9	1 178,6	287,9	3 829,7	4 875,8
01 Bas-Saint-Laurent	10 365,8	90,7	72,4	1 767,7	1 075,1	13 371,7	19 313,0
02 Saguenay–Lac-Saint-Jean	2 361,7	50,3	25,3	1 968,0	524,4	4 929,7	11 315,9
03 Capitale nationale	1 855,6	39,8	57,6	2 538,7	727,5	5 219,2	4 338,2
12 Chaudière-Appalaches	12 193,4	57,9	76,5	2 029,7	1 421,5	15 779,0	23 736,604
04 Mauricie	2 928,9	80,3	115,5	1 088,6	1 420,5	5 633,8	7 083,3
17 Centre-du-Québec	8 258,2	—	81,6	1 586,5	669,7	10 596,0	16 115,2
05 Estrie	9 980,7	6,3	83,7	1 623,1	906,0	12 599,8	18 668,1
16 Montérégie	6 911,9	—	337,2	4 110,9	2 549,3	13 909,3	18 076,0
06 Montréal	—	—	—	—	—	—	500,0
13 Laval	0,1	—	6,4	175,5	602,4	784,3	—
14 Lanaudière	3 401,6	62,4	45,7	1 205,3	1 224,6	5 939,6	7 521,1
15 Laurentides	6 317,0	116,0	74,8	1 959,3	1 315,8	9 782,8	13 635,1
07 Outaouais	10 225,4	124,8	33,0	5 882,5	576,0	16 841,7	21 799,2
08 Abitibi-Témiscamingue	5 101,9	64,9	39,6	797,7	337,4	6 341,4	13 548,1
09 Côte-Nord	471,4	18,6	2,5	606,1	194,7	1 293,3	1 736,4
10 Nord-du-Québec	2 942,3	63,6	33,0	560,6	208,7	3 808,1	553,1
Total	**85 493,6**	**816,0**	**1 229,6**	**29 078,8**	**14 041,4**	**130 659,4**	**182 815,1**

3.3.2 Axe d'intervention 5 :

Améliorer la sécurité

C'est par sa *Politique de sécurité dans les transports – volet routier 1995-2000* et par son plan d'action que le Ministère agit spécifiquement pour améliorer la sécurité sur l'ensemble des routes au Québec. La mise en œuvre de ces mesures fait appel à l'ensemble des intervenants québécois dans le domaine de la sécurité routière, dont la Société de l'assurance automobile du Québec, les municipalités et les services policiers.

3.3.2.1 La sécurité routière

Le bilan de l'application de la politique 1995-2000

La *Politique de sécurité dans les transports – volet routier 1995-2000* présentait 30 enjeux sur lesquels devaient porter les efforts visant à améliorer la sécurité routière. Pour donner suite à cette politique, le Ministère avait élaboré un plan d'action en sécurité routière qui définissait les interventions prioritaires et les mesures plus concrètes à adopter. Le plan d'action de cette politique en est à sa dernière année de réalisation.

Depuis 1995, comme l'indique le tableau 10, les mesures mises en place qui découlent du plan d'action totalisent 779 M$. Pour l'année financière 1999-2000, plus de 205 M$ ont été dépensés dans des projets de sécurité, dont 6,8 M$ pour la correction de « points noirs » et 198,2 M$ pour des interventions reliées à la correction et l'amélioration aux dispositifs de sécurité, c'est-à-dire à l'installation ou au remplacement de glissières de sécurité aux approches des ponts, de piliers, de culées de viaducs, de portails de tunnels et de portiques, au déplacement ou à la fragilisation des bases de lampadaires et de supersignalisation latérale.

Tableau 10
Les investissements en sécurité

	1995-1999 M$	1999-2000 M$
Corrections de « points noirs »	84	6,8
Corrections de dispositifs de sécurité	58	13,4
Améliorations aux dispositifs de sécurité	637	184,8
Total	779	205,0

L'objectif de diminution des décès et des blessés graves, qui avait été fixé à 25 % pour 1999, par rapport à la moyenne observée de 1990 à 1994, a été presque atteint avec un résultat de 18 %.

La politique de sécurité 2000-2005

Le ministère des Transports du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec ont élaboré, au cours du dernier exercice, une nouvelle version de la Politique de sécurité pour l'horizon 2000-2005. Les partenaires, notamment les services policiers, les associations de transport et les municipalités, seront consultés à l'automne 2000. La Politique, qui sera publiée à la fin 2000, présente les enjeux sur lesquels devraient porter les efforts visant à améliorer la sécurité routière pendant les cinq prochaines années.

Le livre vert : « La sécurité routière au Québec : un défi collectif »

Le 1er décembre 1999, le ministre des Transports a déposé un livre vert afin de consulter la population et les divers organismes sur cinq sujets soit : le port du casque pour les cyclistes, le patin à roues alignées, le cinémomètre photographique (photo-radar), le virage à droite sur feu rouge et la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool. Environ 58 mémoires, dont 23 concernaient le virage à droite sur feu rouge, ont été entendus à la commission parlementaire tenue en février et en mars 2000.

Deux des cinq sujets abordés concernent spécifiquement le Ministère : le cinémomètre photographique et le virage à droite sur feu rouge. En ce qui a trait à la question du cinémomètre photographique, une table ministérielle a été créée et placée sous la présidence du ministère de la Sécurité publique. Cette table qui réunit différents intervenants, dont le ministère des Transports, a pour mandat de préparer un projet de modifications législatives et de déterminer les mécanismes d'application en ce qui concerne, notamment, l'implantation des sites.

Pour ce qui est du virage à droite sur feu rouge, il a été décidé de mener des projets pilotes pour évaluer l'impact sur la sécurité de sa mise en application. Une modification au Code de la sécurité routière devra être apportée pour permettre la réalisation des projets pilotes. Les modifications devraient entrer en vigueur d'ici la fin de l'année 2000. Un comité technique a par ailleurs été formé pour mettre en place ces projets pilotes pour le début de 2001.

Le suivi des accidents mortels et des recommandations du coroner

En 1999, 458 accidents mortels, représentant 64 % de tous les accidents mortels, sont survenus sur le réseau entretenu par le Ministère. Au nombre de ces accidents, 99 ont mis en cause des véhicules lourds. Les lieux des accidents ont fait l'objet d'enquêtes menées par les Directions territoriales. Certains autres accidents ont fait l'objet d'investigations ou d'enquêtes publiques de la part du coroner. Dans ce dernier cas, les recommandations ont été soumises au Ministère.

Pour l'année 1999, le coroner a donc transmis des rapports d'investigation concernant 40 lieux d'accidents mortels survenus sur le réseau du Ministère. Au total, 60 recommandations ont été soumises, dont 22 (37 %) ont déjà donné suite à des actions du Ministère, 14 (23 %) dont les actions requises sont en cours de réalisation, 11 (18 %) dont les interventions requises sont inscrites à la future programmation des travaux. Ces actions et ces interventions ont porté notamment sur les infrastructures (corrections géométriques, pavage d'accotements, signalisation, éclairage) et sur les analyses de sécurité. En revanche, 13 (22 %) des recommandations n'ont pas donné lieu à un suivi, faute de raisons pertinentes à l'appui. Enfin, comme c'est le cas deux fois par année, le Ministère a soumis au Coroner en chef une synthèse du suivi de l'ensemble de ses recommandations.

La formation des conducteurs et conductrices d'autobus scolaires

La sécurité du transport des élèves est une responsabilité qui appartient toujours au Ministère dont le mandat consiste à participer activement, avec ses partenaires, à la promotion des règles de sécurité destinées aux élèves et à l'ensemble des usagers de la route.

Depuis 1995, tous les conducteurs et conductrices d'autobus scolaires et de minibus affectés au transport des élèves sont tenus de suivre une formation spécifique. Cette formation, dont le but est d'assurer l'acquisition d'habiletés indispensables à la sécurité du transport scolaire, est constamment renouvelée afin de s'adapter à la réalité d'aujourd'hui. Elle comprend un premier cours de 15 heures donné au moment de l'entrée dans la profession et, par la suite, un cours de perfectionnement de 6 heures donné subséquemment tous les trois ans. Au terme de chacun de ces cours, un certificat de compétence est délivré. Le certificat de compétence constitue une condition essentielle à l'exercice de la profession.

Pour l'année 1999-2000, plus de 2 000 conducteurs et conductrices d'autobus scolaires et de minibus scolaires ont reçu la formation de base ainsi que celle relative à la mise à jour de leurs connaissances.

La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

La mise en œuvre de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* s'est poursuivie au cours de l'année. Le nouvel encadrement du transport routier par véhicules lourds a pour objectifs d'améliorer la sécurité routière et d'assurer la protection du réseau routier. Les moyens privilégiés reposent sur l'inscription, le suivi et l'évaluation du comportement des utilisateurs de véhicules lourds, ainsi que sur l'imposition de sanctions.

En 1999, le Ministère, la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission de transport du Québec ont tenu deux tournées d'information provinciales qui ont permis à 7 400 propriétaires et exploitants de véhicules lourds de se renseigner sur la politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. De plus, un projet de règlement visant à préciser les documents exigés, afin de mieux identifier les intervenants qui pourraient former un mouvement intégrant les conducteurs de ce type de véhicules, a été préparé et devrait être adopté à l'automne 2000.

Il faudra attendre le dépôt du rapport sur les impacts de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, en juin 2001, pour mettre en évidence les résultats attendus au regard des objectifs prévus.

La Table de concertation gouvernement–industrie sur la sécurité des véhicules lourds

Le 17 août 1999, un premier rapport de la Table contenant 14 recommandations visant à améliorer la sécurité du transport par véhicules lourds a été rendu public. Les mesures retenues ont été regroupées sous quatre thèmes : le contrôle routier, l'expertise et la recherche, la mise en œuvre de programmes de sécurité routière et le cadre législatif. De janvier à avril 2000, la Table — qui travaille maintenant sur une base permanente — s'est réunie à plusieurs reprises pour détailler son plan d'action. Elle veille spécifiquement à l'application des recommandations visant à :

— améliorer les interventions en contrôle routier;

— combattre les excès de vitesse des véhicules lourds;

— évaluer les bénéfices pour les entreprises à être sécuritaires et conformes aux normes;

— accroître la compétence des conducteurs de véhicules lourds;

— élaborer une campagne d'information sur les contraintes inhérentes à la circulation des véhicules lourds.

3.3.2.2 La sécurité hors route

La sécurité en motoneige

En collaboration avec différents intervenants, dont la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, principalement, le Ministère a poursuivi ses efforts afin d'améliorer la sécurité des motoneigistes. À cet effet, une campagne d'information a été menée au cours de l'année pour rappeler à tous les intervenants et aux motoneigistes, surtout, les dangers inhérents à la pratique de la motoneige et le rôle qu'ils ont à jouer dans l'atteinte des objectifs de sécurité. Le Ministère a ainsi voulu établir des bases solides destinées à favoriser, à long terme, un changement de comportement des motoneigistes et à créer chez eux un consensus contre les comportements dangereux et contre les délinquants qui affichent de tels comportements.

De plus, le Ministère a apporté une contribution financière de 50 000 $ pour augmenter le nombre de panneaux de signalisation de danger dans les sentiers de motoneige.

La sécurité en véhicules hors route

En collaboration avec la Fédération québécoise des clubs « quads », le Ministère a mené, au cours de l'année, une campagne de sensibilisation visant à faire connaître aux amateurs de ce type de véhicules les principales causes d'accidents reliées à leur utilisation et à leur rappeler les règles de sécurité entourant la pratique de cette activité. Ce faisant, le Ministère a voulu amener les usagers à adopter des comportements sécuritaires lorsqu'ils circulent en « quad », leur rappeler la réglementation en vigueur en ce qui concerne les endroits où ils peuvent circuler et faire connaître aux jeunes conducteurs (14 et 15 ans) l'obligation qu'ils ont de suivre un cours de formation pour obtenir un certificat d'aptitude leur permettant de conduire un « quad ».

Par la tenue de plusieurs séances d'information auprès de différents intervenants du monde municipal, le Ministère est aussi intervenu afin de mieux faire connaître la nature des responsabilités dévolues aux municipalités conformément à la *Loi sur les véhicules hors route*.

La sécurité nautique

À la suite de la publication du Rapport du Comité de consultation interministériel sur la sécurité nauti-

que et la qualité de vie sur les lacs et les cours d'eau du Québec, le Ministère s'est vu confié la prise en charge du suivi de sept recommandations. Comme la réglementation actuelle concernant la navigation de plaisance est exclusivement de juridiction fédérale, les actions du Québec en cette matière se limitent à la représentation et au suivi auprès d'organismes relevant de ce palier de gouvernement, telle la Garde côtière. Pour le Ministère, ces actions portent entre autres sur les aspects suivants : la mise en place d'un système informatisé d'enregistrement des embarcations, l'adoption d'une réglementation sur les silencieux et les moteurs d'embarcations de plaisance ainsi que sur l'évaluation de l'impact de la vitesse des navires marchands sur la navigation de plaisance.

La sécurité ferroviaire

Un décret a été préparé qui fixe au 1er mai 2000 l'entrée en vigueur de certains articles de la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*. Les exploitants ferroviaires devront ainsi préparer, pour leurs entreprises, des règles de sécurité qui seront approuvées par le ministre des Transports. De plus, un projet de *Règlement sur le code de la sécurité ferroviaire* sera soumis au gouvernement pour adoption au début du prochain exercice. Ce règlement portera sur la sécurité aux passages à niveaux, les sites industriels, le transport des matières dangereuses, les annonces de travaux, les rapports et les dispositions pénales.

3.3.2.3 La sécurité civile

La sécurité civile au ministère des Transports du Québec

À la suite des sinistres à portée nationale que le Québec a connus au cours des dernières années, et suite à un mandat du Comité de la sécurité civile au Québec, le ministère de la Sécurité publique a élaboré, de concert avec les ministères et organismes membres de l'Organisation de la sécurité civile au Québec (OSCQ), un *Plan d'intervention gouvernemental en cas de sinistre*. Le modèle proposé modifie sensiblement les interventions de l'OSCQ. Par ailleurs, la Coordination ministérielle de la sécurité civile au ministère des Transports a procédé à une révision en profondeur du *Plan ministériel des mesures d'urgence*. Les principales modifications ont porté sur la mission du Ministère, le rôle de certains intervenants, les conditions de travail en situation d'urgence, l'identification de certains risques, l'ajout d'organismes partenaires, la position ministérielle, la procédure et le plan d'intervention lors de situations d'urgence, ainsi que sur le constat des dommages à la suite d'un sinistre. En outre, au cours de l'année, les différentes directions territoriales ont travaillé à compléter l'élaboration de leurs plans de mesures d'urgence respectifs. Tous les plans régionaux doivent être terminés à la fin de l'an 2000. À cette date, deux directions territoriales ont déjà diffusé à leurs partenaires une copie de leur plan régional.

Pour ce qui est de l'identification des endroits à risque liés aux 23 types de risques avec lesquels le Ministère est confronté, le processus entrepris en 1998-1999 s'est poursuivi en 1999-2000. Au 31 mars 2000, l'ensemble de ces endroits stratégiques avaient été identifiés, tels les sites névralgiques, les principaux ponts, les liens uniques. De plus, pour certaines des infrastructures névralgiques déterminées, des plans d'intervention ont déjà été complétés. Tel est le cas, notamment, des ponts Pierre-Laporte, de Québec et Laviolette. Partout sur le territoire, la réalisation des plans d'intervention s'effectue conformément aux risques identifiés.

Il est à noter que depuis décembre 1998, la Direction de l'Île-de-Montréal a développé une méthode d'identification des vulnérabilités du réseau routier qui permet d'identifier et d'ordonnancer 48 nœuds stratégiques, incluant le tunnel Ville-Marie et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine. Ces tunnels font l'objet d'une étude de vulnérabilité; les plans d'intervention spécifiques, ainsi que la mise en fonction d'un logiciel d'aide à la décision sont prévus pour le printemps 2001.

La préparation de ces plans de gestion de la circulation, incluant les chemins de contournement à l'occasion de fermetures de nœuds stratégiques, nécessite la sélection des outils informatiques adéquats, de même que la détermination des standards. Des ébauches de chemins de contournement pour 34 de ces nœuds stratégiques ont été produites et sont en cours de validation. Les niveaux d'intervention de longue et de courte durée en situation d'urgence sont déterminés, afin de simplifier la représentation cartographique des plans de contournement des nœuds stratégiques. L'intervention requise est décrite selon l'indice de risque et selon les caractéristiques du site. Cette démarche devra s'étendre à l'ensemble des directions territoriales en 2001.

En ce qui concerne l'actualisation de ces différents plans, il s'agit d'une activité continue. Par ailleurs, à la suite de la mise en œuvre du *Plan d'intervention gouvernemental en cas de sinistre*, amorcée par le ministère de la Sécurité publique, le ministère des Transports a convenu d'harmoniser ses propres plans en accord avec ceux de la Sécurité publique. La démarche, qui a débuté en 1999-2000, se poursuivra en 2000-2001.

Le développement d'une culture de la sécurité civile

À la suite du dépôt, le 7 avril 1999, du rapport de la *Commission scientifique et technique chargée d'analyser les événements relatifs à la tempête de verglas survenue du 5 au 9 janvier 1998*, commission présidée par M. Roger Nicolet et qui soulignait l'importance de faire évoluer la culture de la sécurité civile au Québec, le Ministère a amorcé une réflexion sur les moyens à mettre en œuvre pour favoriser l'émergence d'une telle culture au sein de son organisation. C'est ainsi que, tout au long de l'année, des rencontres d'information ont été planifiées et des cours de formation élaborés afin de donner suite aux recommandations de la Commission.

En 1999, le ministère des Transports a donc consacré davantage de ressources pour informer et pour faire comprendre le rôle de la sécurité civile, tant sur le plan de son organisation interne (mesures d'urgence) qu'au sein de l'appareil gouvernemental dans son ensemble.

Ces efforts se sont traduits par une participation accrue des représentants des directions territoriales aux activités des Organisations régionales de la sécurité civile (ORSC) et par de nombreux échanges entre les différents intervenants. Cet engagement soutenu du Ministère lui a permis d'avoir une influence bénéfique sur l'évolution de ce domaine d'activités.

Les pluies diluviennes de 1996

En 1999-2000, à la suite des pluies diluviennes de juillet 1996, le Ministère a complété les travaux prévus de reconstruction et de libération des emprises sur la route 381, dans les municipalités de Ville de La Baie et de Ferland-et-Boileau. Ces travaux, inscrits à la *Phase reconstruction*, ont été réalisés au coût de 4,7 M$.

La tempête de verglas de 1998

À la suite de la tempête de verglas de janvier 1998, des réclamations ont été payées à certains entrepreneurs au cours de 1999-2000 pour honorer des contrats réalisés dans la région de Montréal. En plus de générer un volume exceptionnel de travaux de déneigement et de déglaçage, il convient de rappeler que la tempête avait nécessité la remise en état d'infrastructures de transport, ainsi que l'abattage et l'émondage d'arbres afin de maintenir la sécurité du réseau.

Tableau 11
Les pluies diluviennes de 1996 (M$)

Secteur d'intervention	Coûts des travaux				Total
	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	
Côte-Nord	2,9	0,4	—	—	3,3
Saguenay–Lac-Saint-Jean-Est	26,6	10,7	7,8	4,7	49,8
Lac-Saint-Jean-Ouest–Chibougamau	0,3	0,2	—	—	0,5
Charlevoix	4,7	3,8	0,1	—	8,6
Mauricie	0,4	0,1	—	—	0,5
Sous-Total	**34,9**	**15,2**	**7,9**	**4,7**	**62,7**
Directions centrales	0,3	0,8	1,4	3,5	5,8
Total	**35,2**	**16,0**	**9,3**	**8,2**	**68,5**

3.4 Orientation 3 :

Desservir efficacement la population et offrir des services de qualité

Le nouveau cadre de gestion de la fonction publique

Soucieux de garantir à tous les citoyens un service de qualité, le gouvernement a entrepris depuis quelques années de moderniser la gestion de l'État et de responsabiliser ses dirigeants. Cette nouvelle orientation se traduit, notamment, par l'obligation de produire et de mettre en œuvre des plans stratégiques et de gérer à partir d'enveloppes fermées. De plus, la mise sur pied d'une unité autonome de service a également permis d'expérimenter, de manière concrète, la gestion axée sur les résultats et la reddition de comptes au ministre responsable à partir d'indicateurs de performance.

Tableau 12
La tempête de verglas de 1998 (M$)

Directions territoriales	Coût des travaux 1997-1998	1998-1999	1999-2000	Total
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	19,0	—	—	19,0
Bas-Saint-Laurent	43,3	—	—	43,3
Chaudière-Appalaches	69,3	—	—	69,3
Saguenay–Lac-Saint-Jean-Est	7,0	—	—	7,0
Lac-Saint-Jean-Ouest–Chibougamau	19,8	—	—	19,8
Québec	113,8	—	—	113,8
Laval–Mille-Îles	207,7	50,0	128,5	257,7
Île-de-Montréal	2 757,8	390,8	131,4	3 148,6
Est-de-la-Montérégie	789,0	641,8	216,6	1 430,8
Ouest-de-la-Montérégie	700,8	812,5	222,7	1 513,3
Estrie	58,4	93,7	4,9	152,1
Mauricie	17,8	—	—	17,8
Centre-du-Québec	105,8	164,6	42,1	270,4
Laurentides–Lanaudière	156,8	190,5	—	347,3
Outaouais	148,5	107,2	—	255,7
Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec	160,3	0,2	—	160,5
Sous-Total	**5 375,1**	**2 451,3**	**746,2**	**7 826,4**
Directions centrales	98,4	8,1	-	106,5
Total	**5 473,5**	**2 459,4**	**746,2**	**7 932,9**

La dernière réforme propose donc un nouveau cadre de gestion de l'appareil gouvernemental qui vise à améliorer le fonctionnement de l'État ainsi que la façon de mettre en œuvre les lois, les orientations et les politiques gouvernementales. Ce cadre introduit le principe de la responsabilisation des gestionnaires et favorise la performance des organisations de même qu'une gestion axée sur les résultats.

En 1999-2000, le Ministère a entrepris la mise en œuvre de ce nouveau cadre de gestion en déposant au Secrétariat du Conseil du trésor une stratégie d'implantation de la gestion axée sur les résultats. Ce plan d'action inclut :

— le diagnostic de la capacité de l'organisation à amorcer le virage vers la gestion axée sur les résultats;

— l'identification des cibles de changement privilégiées;

— la proposition présentant un plan de mobilisation et de communication;

— l'évaluation des améliorations qui devront être apportées aux outils de gestion actuels (plan stratégique, plan annuel de gestion des dépenses, rapport annuel de gestion, engagements publics sur la qualité des services, contrat de performance) et la manière dont ces changements devront être faits, de façon à ce qu'ils reflètent les engagements du Ministère.

Les solutions administratives et informatiques (SAI) destinées à améliorer la gestion

Au cours des dernières années, le Ministère a connu une réduction importante de ses effectifs amenée principalement par des départs massifs à la retraite, et ce, particulièrement au niveau du personnel œuvrant aux opérations et ayant acquis une connaissance approfondie du réseau. C'est dans ce contexte que le projet des *Solutions administratives et informatiques* (SAI) a été crées, afin de permettre une vision intégrée et plus large des besoins organisationnels à combler, notamment en ce qui concernent les aspects suivants : objectifs d'affaires, processus de travail, banque de connaissances, systèmes et technologies. À ce jour, trois SAI ont amorcé leurs travaux :

— la *SAI Exploitation* vise à améliorer les façons par lesquelles le Ministère entretient et améliore ses infrastructures de transport, tout en cherchant à réduire le plus possible l'impact de ces travaux sur la circulation. Elle modifie le travail des ouvriers qui œuvrent directement sur le réseau routier en leur permettant, entre autres, d'être plus efficaces et plus performants grâce à une meilleure

planification des travaux à réaliser et à une optimisation des façons de faire. D'ailleurs, en avril 1999, à l'occasion de la deuxième édition du concours *Hommages*, organisé par le ministère de l'Industrie et du Commerce, le Ministère s'est vu attribuer le premier prix, dans la catégorie *Nouveaux projets*, pour le projet de la Solution administrative et informatique en exploitation des infrastructures de transport;

— la *SAI Géomatique* concerne l'utilisation des possibilités offertes par les nouvelles technologies lorsqu'il s'agit, notamment, de représenter sur des cartes des données sur la mobilité, sur la sécurité, sur les infrastructures, sur les travaux d'entretien et d'amélioration, notamment, ce qui facilite l'échange d'information entre collègues et partenaires;

— la *SAI Gestion financière, comptabilité et programmation* permet, entre autres choses, d'augmenter la rapidité des transactions commerciales avec les fournisseurs externes ainsi qu'une meilleure gestion financière des ressources.

Tableau 13
L'état d'avancement des solutions administratives et informatiques
Échéancier de réalisation au 31 mars 2000

	Début	Fin prévue	% d'avancement
SAI Exploitation	Juin 1998	Avril 2002	40 %
SAI Géomatique	Juin 1998	Avril 2002	50 %
SAI Gestion financière	Juin 1998	Avril 2003	10 %

ANNEXE 1

Exercice financier 1999 - 2000

Les projets majeurs par région administrative

Région administrative Projets	Localisation	Dépense 1999-2000 $	Coût total du projet $
11 - Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine			
Reconstruction de la route 132	Petit-Cap, Gaspé	6 407 630	8 453 068
Reconstruction de la route 132	Grande-Vallée	1 054 239	2 944 450
Correction du profil du chemin Lemieux	Percé	564 441	1 614 697
Reconstruction de la route 132	Nouvelle et Escuminac	457 218	2 611 515
Pose d'une couche d'usure sur la route 199	Pointe-aux-Loups	781 807	781 807
Réfection de la chaussée de la route 132	Gaspé	467 032	1 275 521
Réfection de la chaussée de la route 132	Sainte-Madeleine et Saint-Maxime	407 631	1 338 422
Pose d'une couche d'usure sur le chemin de Saint-François	Saint-François	513 778	613 778
Reconstruction de la route 132	Sainte-Anne-des-Monts	881 851	1 135 000
Réfection de la structure de la route des Pères	Percé	319 688	357 200
01 - Bas-Saint-Laurent			
Reconstruction de la route entre l'autoroute 20 et la route 132	Saint-Anaclet et Pointe-au-Père	1 443 234	4 393 544
Reconstruction de la route 132	Amqui	2 907 592	11 918 135
Reconstruction de la route 232	Saint-Narcisse, Mont-Lebel	3 756 820	4 643 258
Stabilisation de talus de la route 195	Saint-René-de-Matane	1 659 978	2 079 305
Construction de l'autoroute 20	Saint-Anaclet	3 745 999	18 510 615
Élargissement de 2 à 4 voies de la route 132	Pointe-au-Père	2 068 402	2 323 012
Réfection de la chaussée de la route 230	Saint-Pacôme	879 136	3 787 310
Reconstruction de la route collectrice	Kamouraska	649 505	757 205
Pose d'une couche d'usure sur la route 132	Saint-Moïse	862 476	862 476
Pose d'une couche d'usure sur l'autoroute 20	Saint-Georges-de-Cacouna	514 524	514 524
02 - Saguenay–Lac-Saint-Jean			
Correction de courbes, réparation d'un pont, route 169	Réserve faunique des Laurentides	3 782 908	3 811 408
Contournement de Jonquière, autoroute 70	Jonquière	9 953 154	57 755 238
Réparation du pont de la route 170	La Baie	613 419	640 000
Construction de voies auxiliaires sur la route 155	Lac Bouchette	1 472 453	1 547 000
Reconstruction de la route 169	Dolbeau-Mistassini	735 150	855 614
Pose d'une couche d'usure sur la route 169	Albanel et Normandin	1 329 842	1 329 842
Élargissement de 2 à 4 voies sur la route 169	Roberval	500 000	9 903 820
Pose d'une couche d'usure sur la route 169, Côte Sawine	Achouakan, Réserve faunique des Laurentides	335 046	335 046
Construction de voies cyclables sur les routes 169 et 373	Roberval-Albanel	500 000	2 250 000
Pose d'une couche d'usure sur la route 175	Chicoutimi	512 000	512 000

Exercice financier 1999 - 2000

Les projets majeurs par région administrative (suite)

Région administrative Projets	Localisation	Dépense 1999-2000 $	Coût total du projet $
03 - Capitale nationale			
Correction de courbes sur la route 138	Baie-Sainte-Catherine	3 040 828	8 461 243
Reconstruction de la Côte des éboulements	Les Éboulements et Saint-Joseph-de-la-Rive	5 464 932	15 425 665
Réfection de la route 138 (boulevard Sainte-Anne)	Boischatel, L'Ange-Gardien, etc.	6 995 916	41 069 141
Pose d'une couche d'usure sur les autoroutes 73 et 40	Sainte-Foy	2 067 994	2 067 994
Pose d'une couche d'usure sur l'autoroute Laurentienne (A-73)	Charlesbourg et Québec	1 329 340	1 329 340
Réparation de la structure (Dufferin-Montmorency)	Québec	2 384 563	6 243 837
Réfection de la route 138	Saint-Fidèle	950 123	2 050 388
Correction du profil de la route 369	Shannon	562 885	646 367
Pose d'une couche d'usure sur la route 138	Beaupré, Saint-Tite, Saint-Joachim	986 348	986 348
Élargissement de 2 à 4 voies au pont de la Malbaie	La Malbaie et Pointe-au-Pic	424 568	5 547 773
12 - Chaudière-Appalaches			
Reconstruction de la route 271	Aubert-Gallion	2 770 298	3 461 237
Reconstruction de la route 116	Saint-Agapit et Dosquet	1 802 496	6 768 003
Réfection de la chaussée de l'autoroute 20	Saint-Nicolas	2 781 099	2 815 598
Réparation de viaducs des autoroutes 20 et 73	Saint-Romuald	2 391 853	2 851 853
Réfection du pont de la rivière Etchemin (A-20)	Saint-Romuald	3 394 067	3 394 067
Réfection du pont de la rivière Blanche (A-20)	Saint-Vallier	1 252 331	1 252 331
Correction de profil de la route 173	Beauceville	601 680	609 780
Reconstruction de la route 283	Saint-Paul-de-Montminy	467 316	3 067 967
Construction d'égout pluvial sur la route du 3e rang	Honfleur	816 987	930 000
Pose d'une couche d'usure sur l'autoroute 20	Saint-Jean-Port-Joli et Saint-Rock	874 879	874 879
04 - Mauricie			
Reconstruction de la route 155	Trois-Rivières	2 198 031	2 520 904
Pose d'une couche d'usure sur la route 155	Biart et Borgia	1 044 438	1 044 438
Renforcement de la chaussée de l'autoroute 40	Sainte-Anne-de-la-Pérade	1 208 400	1 208 400
Réparation du pont de la rivière Saint-Maurice (A-40)	Cap-de-la-Madeleine	1 922 974	1 971 823
Construction d'une route d'accès à l'usine	La Tuque	1 022 604	1 390 000
Réfection de la chaussée de la route 153	Saint-Tite	503 762	532 975
Pose d'une couche d'usure sur l'autoroute 55	Saint-Étienne-des-Grès	734 550	734 550
Réparation du pont de la route 153	Shawinigan	600 459	637 117
Réparation du pont de la route 155	Chasseur	475 000	475 000
Réparation du viaduc des routes 40 et 138	Pointe-du-Lac	793 503	793 503
17 - Centre-du-Québec			
Reconstruction de la route 122	Saint-Guillaume	1 893 194	1 893 194
Renforcement du viaduc de la route 259 enjambant l'autoroute 20	Notre-Dame-du-Bon-Conseil	2 651 927	2 676 927
Élargissement de 2 à 4 voies de la route 116	Princeville	1 547 317	1 594 221
Construction de la 2e chaussée de l'autoroute 55	Drummondville	5 446 113	9 862 219

Exercice financier 1999 - 2000

Les projets majeurs par région administrative (suite)

Région administrative Projets	Localisation	Dépense 1999-2000 $	Coût total du projet $
17 - Centre-du-Québec (suite)			
Construction de voies d'accélération sur l'autoroute 55 et la route 155	Saint-Célestin	492 340	492 340
Réfection de la structure de la chaussée sur la route 261	Daveluyville	850 000 *	850 000
Renforcement de la chaussée de la route 255	Saint-Zéphirin et La Visitation	692 156	1 292 156
Renforcement de la chaussée de la route 255	Baie-du-Febvre et La Visitation	942 494	942 494
Renforcement de la chaussée de la route 162	Saint-Rosaire et Saint-Louis	627 449	2 027 449
Pose d'une couche d'usure sur la route 161	Saint-Valère	764 947	764 947
05 - Estrie			
Reconstruction d'un pont non fonctionnel	Lac-Mégantic (R-161)	1 886 000	1 888 305
Réfection de la chaussée	Omerville et Magog (A-55)	1 690 000	1 690 000
Reconstruction d'une route	Saint-Herménégilde (chemin du rang IX)	1 366 000	1 365 309
Réaménagement d'une intersection	Saint-Denis-de-Brompton (R-222 et R-249)	1 200 000	1 200 515
Reconstruction d'une route	Omerville (R-112)	932 000	932 000
Réfection de la chaussée	Westbury (R-214)	646 000	646 269
Reconstruction d'une route	Potton (chemin du Lac)	755 000	754 714
Réfection des éléments de tablier de diverses structures	Magog (A-55)	589 000	588 660
Réfection de la chaussée et remplacement de glissières de sécurité	Divers endroits (R-206)	587 000	587 000
Réfection de la chaussée	Notre-Dame-des-Bois (R-212)	568 000	568 000
16 - Montérégie			
Élargissement de 4 à 6 voies divisées, étagement de passage à niveau ferroviaire	Saint-Hubert, Longueuil (R-112)	8 375 000	28 655 107
Réparation d'éléments de tablier et peinture	Kahnawake (P-3226 et Pont Mercier)	2 776 000	8 102 635
Réparation d'appareils d'appui, réfection de glissières de sécurité	Saint-Hyacinthe (A-20)	2 393 000	2 437 959
Élargissement de 4 à 6 voies, réaménagement géométrique d'intersections	Granby (R-139)	1 937 000	2 657 129
Pose d'une couche d'usure, travaux de réfection et de drainage	Saint-Nazaire-d'Acton, Sainte-Hélène-de-Bagot (A-20)	1 780 000	1 780 057
Reconstruction de la route et réfection de l'égout pluvial	Saint-Basile-le-Grand (R-116)	1 749 000	3 543 819
Réparation de chaussées de béton, réparation de fossés	Tracy (A-30)	1 302 000	2 446 564
Réfection de la structure de la chaussée, réfection de fossés	Dunham, Brigham (R-104)	1 161 000	1 161 000
Reconstruction de la route et installation de ponceaux	Saint-Antoine-sur-Richelieu (R-223)	1 153 000	1 168 473
Reconstruction d'un profil de route	Saint-Constant (R-209)	1 110 000	1 110 000

* Centre-du-Québec (Daveluyville) : La municipalité a injecté 400 000 $ dans ce projet et le MTQ 450 000 $.

Exercice financier 1999 - 2000

Les projets majeurs par région administrative (suite)

Région administrative Projets	Localisation	Dépense 1999-2000 $	Coût total du projet $
06 - Montréal			
Reconstruction d'une chaussée en béton (direction ouest), de l'A-25 au pont Charles-de-Gaulle et réparation de structures	Anjou, Montréal, Montréal-Est (A-440)	38 535 000	53 549 875
Réfection de l'autoroute (direction ouest), des entrées et des sorties et travaux divers sur l'A-720, entre l'échangeur Turcot et le tunnel Ville-Marie	Montréal (A-720)	36 660 000	60 004 592
Construction d'une nouvelle route à deux voies, entre l'A-40 et le boulevard Henri-Bourassa	Montréal (A-25)	17 332 000	32 430 519
Construction d'un écran antibruit en bordure des autoroutes 25 et 40, entre le tunnel Louis-Hyppolite-LaFontaine et l'A-40, et à l'est de l'échangeur Anjou	Montréal, Anjou (A-25, A-40)	6 583 000	10 050 000
Réfection des structures d'étagement des boulevards Côte-Vertu et Cavendish au-dessus de l'A-40	Saint-Laurent (A-40)	2 950 000	2 955 000
Modification à l'échangeur Salaberry	Montréal (A-15)	2 700 000	3 071 000
Construction du boulevard Souligny	Montréal (A-720)	1 183 000	10 064 300
Travaux d'entretien et de réfection dans le tunnel Louis-Hyppolite-LaFontaine	Montréal (A-25)	1 060 000	11 587 557
Construction des échangeurs Woodland et Morgan	Beaconsfield (A-20)	987 000	22 287 113
Réparation des éléments du tablier de diverses bretelles de l'échangeur Turcot et réparation du tunnel Notre-Dame-de-Grâce	Montréal (A-15)	721 000	893 741
13 - Laval			
Construction de l'échangeur Concorde	Laval (A-15)	5 369 800	22 959 245
Construction de bretelles à l'échangeur 440	Laval (A-13)	998 000	1 034 752
Réparation d'éléments de tablier et de joints sur diverses structures	Laval (A-440/A-15)	551 000	766 244
Remplacement de la supersignalisation	Laval (A-13/A-19)	154 435	540 000
Pose de bornes kilométriques	Laval	69 824	69 824
Réparation d'éléments de tablier et de joints sur diverses structures	Laval (A-440)	61 556	61 556
Pose d'une couche d'usure	Laval (A-19)	32 046	32 046
Aménagement des abords de l'autoroute	Laval (A-440)	24 361	24 361
Remplacement de l'éclairage	Laval (A-15)	16 300	1 729 303
14 - Lanaudière			
Construction de la deuxième chaussée et de viaducs	Saint-Esprit, Saint-Roch-Ouest (A-25)	7 075 000	18 764 421
Réfection du boulevard de l'Industrie	Joliette (R-343)	2 588 000	3 440 263
Réfection du pont Lepage	Terrebonne (A-25)	1 563 000	4 500 000
Réaménagement d'une intersection	La Plaine (R-337)	790 000	836 776
Pose d'une couche d'usure	Mascouche (A-25)	749 000	2 864 193
Pose d'une couche d'usure	Saint-Thomas (R-158)	712 000	712 091
Pose d'une couche d'usure	Notre-Dame-de-Lourdes et Saint-Félix-de-Valois (R-131)	708 000	708 566

Exercice financier 1999 - 2000

Les projets majeurs par région administrative (suite)

Région administrative Projets	Localisation	Dépense 1999-2000 $	Coût total du projet $
14 - Lanaudière (suite)			
Reconstruction de l'intersection de l'ancienne route 343 et de la rueVisitation	Saint-Ambroise-de-Kildare (Chemin Sainte-Béatrix)	699 000	703 794
Pose d'une couche d'usure	Lavaltrie (R-138)	634 000	633 753
Réparation de joints de dilatation sur divers ponts	Crabtree, Saint-Paul, Saint-Barthélémy (R-158)	508 000	508 108
15 - Laurentides			
Correction de courbes et rechargement granulaire	Mont-Laurier, Parent (Chemin de Parent)	1 316 000	4 684 273
Reconstruction d'un profil de route urbaine	Piedmont (R-117)	951 000	5 220 000
Construction d'une route à deux voies	Bois-des-Filions (R-335)	1 141 000	1 547 563
Installation de feux de circulation (Montée Ryan) et fin des travaux sur les routes 117 et 323	Saint-Jovite (R-117)	875 000	5 839 971
Recyclage à froid et pose d'une couche d'usure	Grenville (R-148)	824 000	823 848
Réfection de la chaussée	Val-Morin et Sainte-Adèle (R-117)	810 000	1 810 213
Pavage des accotements	Grenville et Lachute (R-148)	770 000	769 938
Construction d'une bretelle, sortie nord vers la route 117	Mirabel (A-15)	764 000	3 904 038
Pose d'une couche d'usure	Saint-Thomas (R-158)	712 000	712 091
Reconstruction d'un profil de route urbaine et d'un égout pluvial	Bois-des-Filions (R-344)	709 000	740 000
07 - Outaouais			
Reconstruction de la route	Champagne (R-117)	9 532 000	10 368 737
Construction d'un nouvel axe routier	Gatineau (boulevard La Vérendrye)	7 932 000	14 180 324
Revêtement d'un enrobé bitumineux	Gatineau (A-50)	1 788 000	1 788 100
Revêtement d'un enrobé bitumineux	Chelsea (A-5)	1 431 000	1 431 300
Revêtement d'un enrobé bitumineux	Cantley (R-307)	999 000	999 207
Construction d'un nouvel axe routier	Hull (boulevard Laramée)	985 729	2 643 489
Revêtement d'un enrobé bitumineux	Thurso (R-317)	667 733	667 733
Construction d'un nouvel axe routier	Deléage (Chemin Sainte-Thérèse)	618 116	1 123 293
Réparation d'éléments du tablier d'une structure	Hull (A-5)	300 000	2 381 580
Réparation des joints de dilatation d'une structure	Hull (A-5)	439 563	439 563
08 - Abitibi-Témiscamingue			
Reconstruction d'un profil de route rurale	Mc Watters et Rouyn-Noranda (R-117)	5 399 000	8 757 526
Reconstruction d'un profil de route rurale et correction d'un profil vertical	Preissac (R-395)	2 364 000	2 890 028
Renforcement du béton bitumineux et aménagement d'une voie de transition	Rollet (R-101)	1 709 000	2 130 538
Renforcement et correction du béton bitumineux	Barraute et Rochebaucourt (R-386)	1 533 000	1 546 000
Réfection des systèmes structuraux	Sureau (R-117)	1 421 000	1 574 783
Reconstruction d'un profil de route urbaine	Barraute (R-386 et R-397)	961 000	2 086 000
Traitement de surface sur gravier, réfection des fossés	Taschereau (Montée Aiguebelle)	911 000	913 410
Renforcement des matériaux granulaires et du béton bitumineux	Senneterre (R-113)	894 000	1 615 916

Exercice financier 1999 - 2000

Les projets majeurs par région administrative (suite)

Région administrative Projets	Localisation	Dépense 1999-2000 $	Coût total du projet $
08 - Abitibi-Témiscamingue (suite)			
Reconstruction d'un profil de route rurale	Évain, Rouyn-Noranda (R-101 et R-117)	776 000	5 248 000
Traitement de surface sur gravier, réfection des chaussées	Taschereau (Chemin Laferté)	767 000	768 699
09 - Côte-Nord			
Traitement de surface de la route 138	Havre-Saint-Pierre	2 074 335	4 893 723
Réfection de la route d'accès à l'aéroport	La Romaine	2 300 000	2 300 000
Reconstruction de la route 138	Forestville	1 340 421	2 137 989
Construction de la route 389 *	Eudes (Côte-Nord)	3 000 000 *	5 000 000
Installation de glissières de sécurité sur la route 138	Colombier, Baie-Comeau, etc	435 793	1 073 425
Correction de courbes sur la route 138	Bonne-Espérance	620 472	8 620 472
Réfection de l'intersection de la route 138	Baie-Comeau	807 081	843 081
Pose d'une couche d'usure sur la route 138	Sept-Îles	535 498	535 498
Pose d'une couche d'usure sur la route 138	Sept-Îes et Franquelin	523 520	2 423 530
Réparation du pont de la rivière Portneuf	Sainte-Anne-de-Portneuf	800 000	800 000
10 - Nord-du-Québec			
Réaménagement d'une intersection sur la route 167	Chibougamau	1 595 839	1 612 438
Pose d'une couche d'usure sur la route 167	Chibougamau et Réserve faunique Ashuapmushuan	407 662	594 493
Réfection de différents équipements du drainage de la route 113	Miquelon, Desmaraisville, Chapais	303 129	931 000
Déboisement et installation d'un remblais de base de la route de Waskaganish	Baie-James	11 500 000	40 500 000

* La municipalité régionale de comté de Manicouagan a contribué pour un montant de 2 M$. Avec son investissement, le coût total du projet s'élève à 5 M$.

ANNEXE 2
Les organismes relevant du ministre des Transports

Commission des transports du Québec (CTQ)
M^me^ Nicole Poupart, présidente

Québec :
200, chemin Sainte-Foy, 7^e^ étage
Québec (Québec) G1R 5V5
Téléphone : (418) 643-5694
Télécopieur : (418) 644-8034

Montréal :
545, boulevard Crémazie Est, 10^e^ étage
Bureau 100
Montréal (Québec) H2M 2V1
Téléphone : (514) 873-2012
Télécopieur : (514) 873-4720

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)
M. Jean-Yves Gagnon, président-directeur général

Québec :
Tour N6-2
333, boulevard Jean-Lesage
Case postale 19600
Québec (Québec) G1K 8J6
Téléphone : (418) 528-3100
Télécopieur : (418) 644-0339

Montréal :
Tour de la Place-Victoria
800, Place-Victoria, 30^e^ étage
Case postale 392
Montréal (Québec) H4Z 1L6
Téléphone : (514) 954-7600
Télécopieur : (514) 873-6603

Société des traversiers du Québec (STQ)
M. Liguori Hinse, président-directeur général
109, rue Dalhousie
Québec (Québec) G1K 9A1
Téléphone : (418) 643-2019
Télécopieur : (418) 643-7308